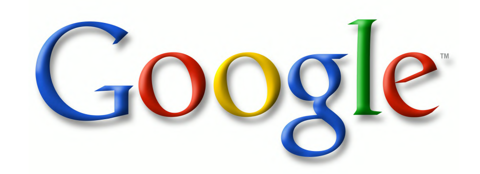
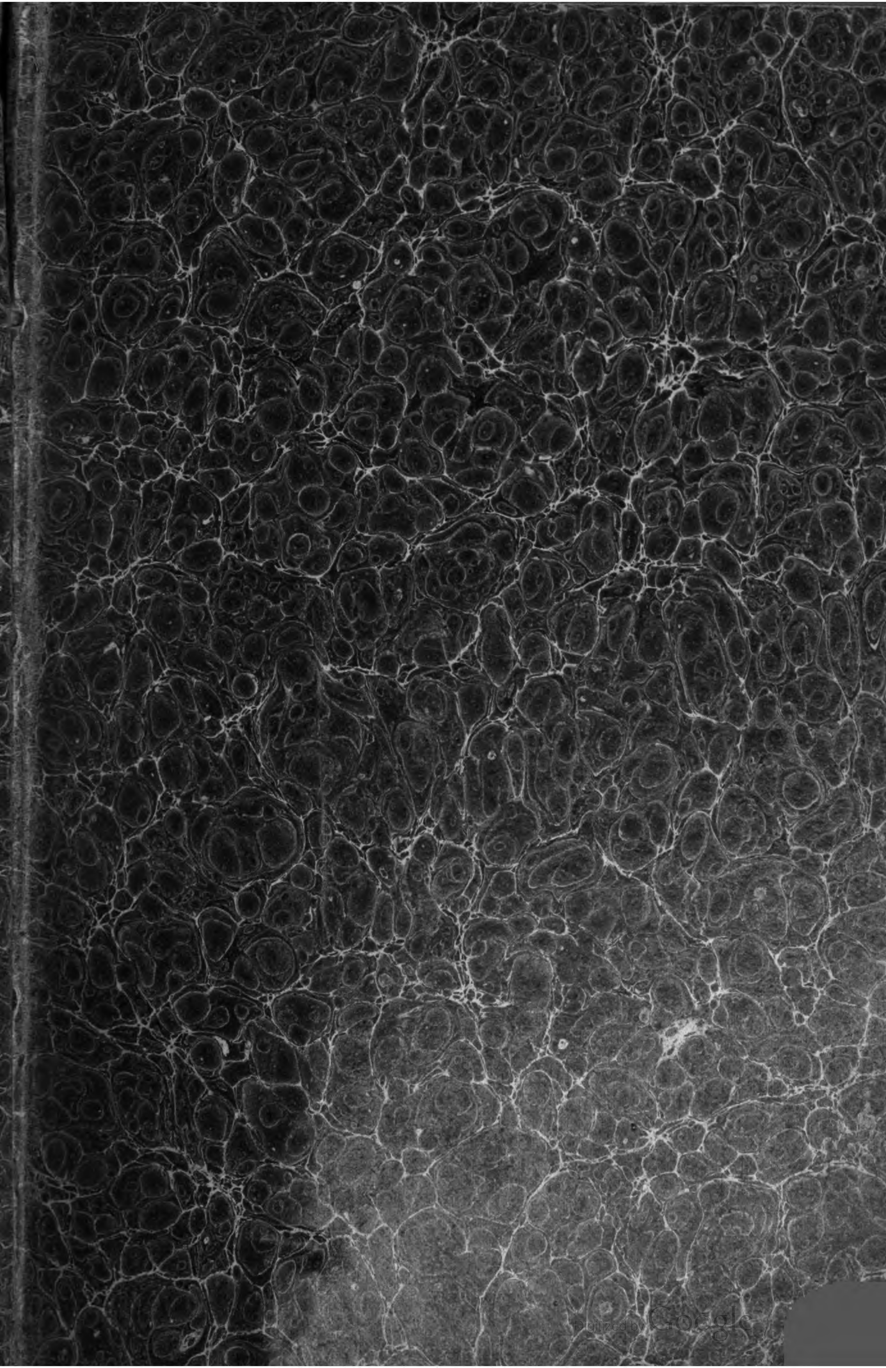








LIEUTENANT X...

La Guerre avec l'Angleterre

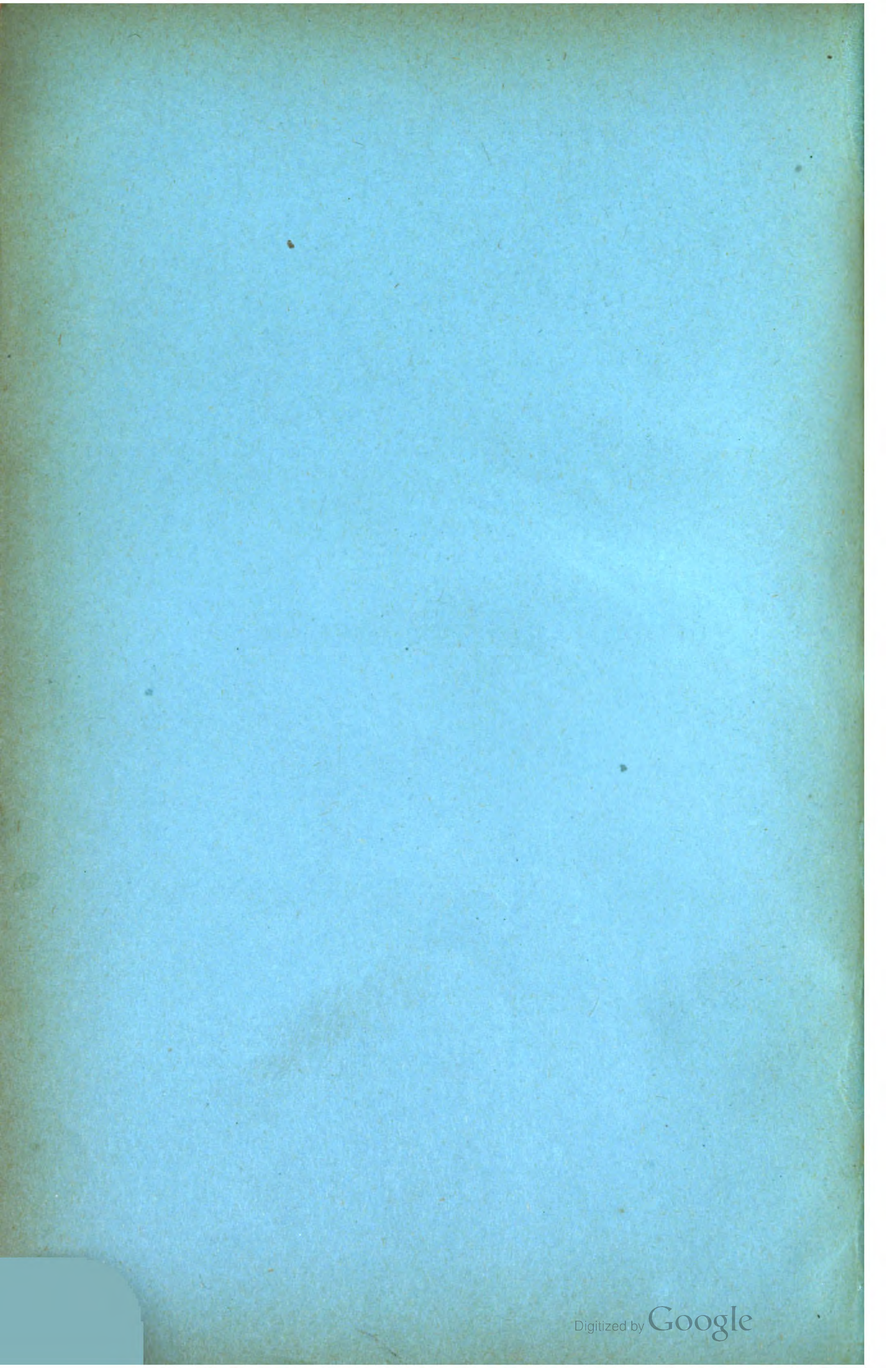
POLITIQUE NAVALE DE LA FRANCE



BERGER-LEVRAULT & Cie, ÉDITEURS

PARIS | NANCY
5, RUE DES BEAUX-ARTS | 18, RUE DES GLACIS

1900



LA

GUERRE AVEC L'ANGLETERRE

NANCY, IMPRIMERIE BERGER-LEVRAULT ET Cie

LIEUTENANT X...

La Guerre avec l'Angleterre

POLITIQUE NAVALE DE LA FRANCE



BERGER-LEVRAULT & Cie, ÉDITEURS

PARIS
5, RUE DES BEAUX-ARTS

NANCY
18, RUE DES GLACIS

1900



AVERTISSEMENT

Avant de traiter mon sujet, je dois dire dans quel esprit je veux le faire, et prévenir une erreur où tout le monde tend à tomber. On ne doit pas confondre les moyens d'une politique, et la fin qu'elle se propose. Il y a lieu de toujours les distinguer. Ici, plus qu'ailleurs, où il s'agit de la guerre navale. Pour la France, il ne peut y en avoir qu'une, et c'est contre l'Angleterre. Il ne faut pas conclure de là que la France doive faire cette guerre, et qu'elle y ait un intérêt plus considérable qu'à la paix. Encore moins est-il permis de croire qu'elle doive la souhaiter.

En l'état de notre marine, la France doit, au contraire, redouter assez cette guerre, pour ne jamais la faire que contrainte par la force, et la refuser obstinément. La pire folie du

monde est d'être faible; mais la folie qui tue est celle du faible, qui s'abuse sur sa faiblesse. La France ne peut pas courir la fortune de l'Espagne, ni jouer sa vie de grande puissance sur une seule carte. Elle serait perdue, si elle faisait le sacrifice de sa véritable gloire à celui de sa gloriole. Avec les Anglo-Saxons, qui ne connaissent que l'intérêt, mourir pour l'honneur est un marché de dupe. Au moins, faut-il l'avoir voulu, et n'y pas être mené par la ruse de l'ennemi.

La France n'est pas de taille à vaincre, aujourd'hui, l'Angleterre sur mer. Elle ne l'est même pas à la combattre. Voilà ce qu'il faut savoir. Il s'agit non de vivre et de mourir sur des mots, comme font les énergumènes et les bavards qui poussent à la guerre entre l'Angleterre et la France. Il s'agit de connaître froidement la réalité, et de voir ce que réclament les faits. Si la France avait fait la guerre pour Fashoda, elle aurait été vaincue. Si elle la fait demain pour la Chine, elle sera vaincue de même. Mon objet est de faire voir par

quels moyens et à quel prix la France peut sortir de cette humiliation; comment il lui est possible de tenir tête à l'Angleterre et de s'en faire craindre : ce qui veut dire, s'en faire respecter. Ainsi donc, si on examine ici le plan d'une guerre contre l'Angleterre, il ne s'ensuit pas du tout qu'on pousse à la faire. En tout cas, l'on proteste que la France ne s'y peut lancer aujourd'hui sans courir à un désastre politique, et à la ruine navale. La France ne se laissera pas vaincre comme l'Espagne. Elle a peut-être les meilleurs marins du monde et de bons officiers. Mais il lui manque l'ordre, le plan, les navires et le nombre. Or, si la France n'est pas une Espagne, l'Angleterre n'est pas non plus une république des États-Unis. Autant les États-Unis, avec toute leur ridicule jactance, sont incapables de faire la guerre à une grande puissance de l'Europe, autant l'Angleterre est en mesure de faire la guerre sur mer, non pas même à une puissance comme la France, mais à toutes ensemble. Voilà ce qu'on ne dit point, ce qu'on ne sait



pas, ce qu'il faut dire, et ce qu'il faut prouver à tous les bons esprits.

On verra que si la France n'a pas la marine qu'il lui faut, c'est qu'elle n'a pas de politique navale. On a dit que la France n'a pas la marine de sa politique. Il y a pis : c'est que la France n'a pas de politique. Et comme elle ne sait pas ce qu'elle veut sur mer, elle n'est pas en mesure de faire ce qu'elle doit.

Je montre que le cas d'une guerre contre l'Angleterre embrasse tous les cas d'une guerre quelconque que la France fait sur mer. Il va donc de soi, que préparer une telle guerre, c'est, pour la France, se donner une politique navale, suivre un plan, et, par conséquent, établir sa marine sur un ordre inébranlable : elle répond désormais à tout ce qu'on en peut attendre, et ce qu'on lui demande contre l'Angleterre, est la mesure de ce qu'elle peut donner dans tous les cas.

On ne pense donc à une guerre contre l'Angleterre — en premier lieu, que pour se défendre contre la politique anglaise, et la ten-

dance universelle des Anglo-Saxons à méconnaître les droits de tous les peuples, ceux de la France en particulier, et à abuser insolemment de leurs forces; — en second lieu, on pense à cette guerre, parce qu'elle est le cercle où s'inscrivent toutes les hypothèses et toutes les nécessités de la France sur mer.

Quant à faire délibérément la guerre aux Anglais, la France n'y devra jamais songer que si elle double en nombre d'hommes, en mouvement, en industrie, en commerce, en activité dans tous les ordres. Si ce miracle s'accomplit, l'Angleterre ne respirera qu'amitié et dévouement pour la France. Jusque-là, les Français ne doivent pas oublier que le quart de leur commerce se fait avec l'Angleterre, et que l'Angleterre, comme le disait un des marins français qui la connaissaient le mieux, est la meilleure des colonies françaises. Du reste, ils se le rappellent, même si à Paris on feint de l'oublier. Personne n'eût compris, dans le peuple, qu'on fît la guerre pour Fashoda. Les marins, les soldats et les politiques seuls

ont vu les raisons d'engager une si terrible lutte.

A tort et à raison. A tort — parce qu'un grand peuple ne doit faire une guerre que pour une grande cause, et, pour ainsi dire, à coup sûr et à bon escient. Or, ici, il n'y avait que les sots, et des hâbleurs à l'espagnole, pour croire à une guerre victorieuse. A raison — parce que les bons politiques et les hommes de mer intelligents ont compris que l'abandon de l'Egypte par la France était une défaite presque irréparable de la nation, et la plus funeste qu'elle ait essuyée depuis Waterloo et Sedan.

Fashoda n'est rien. L'Egypte est déjà beaucoup. Mais tout est dans l'humiliation de la France. La première nation de l'Europe, pendant dix siècles, n'est-elle plus la seconde dans le monde? Du moins, ne l'est-elle plus par la force. Or, c'est la force que le monde connaît et vénère seule. Est-ce donc qu'il faut se résigner à l'abaissement de la France? On verra que non. Mais il est nécessaire de se rendre compte de ce que la France peut prétendre, désor-

mais, afin d'y régler ce qu'elle doit vouloir. La France n'est plus seule une nation, au milieu de peuples trop jeunes ou trop vieux, en enfance ou en décomposition, qui ne peuvent lui résister. Elle n'est ni la plus forte, ni la première par le nombre d'hommes, par l'activité, par la foi, par la richesse. Elle ne peut tenir tête au monde entier, qui a décuplé ses forces, alors qu'elle-même n'a pas accru les siennes. Il est naturellement absurde d'y songer. Il faut qu'elle supplée par le génie, la politique et l'intelligence, à la force qui lui manque, au milieu d'innombrables dangers et des convoitises barbares qui la menacent. Et, pour le déclarer aussitôt, je ferai voir que la France ne doit pas même penser à combattre l'Angleterre sur mer avec les mêmes armes dont l'Angleterre s'est pourvue pour vaincre la France sans combat; mais par des moyens nouveaux, sur un plan qui lui soit propre, et ne le soit qu'à elle.

Quelques esprits médiocres se résignent à voir la France réduite au second rang. Ils

regardent l'Angleterre, l'Allemagne, la Russie au premier. Ils s'en consolent par l'idée que la France, y ayant été, n'y peut plus être. Bien pis : ils osent penser que l'on gagne à n'être plus à la tête du monde. On en vit plus tranquille. On a la paix. Indignes raisons, vues misérables. Le bonheur n'est rien, si on l'entend par une jouissance mesquine. Les nations dégradées sont, à ce compte, les plus heureuses, et le sont seules.

Les peuples esclaves sont délivrés de tout souci. Mais pourquoi s'arrêter en si bon chemin? Les peuples morts sont seuls en repos. Un peuple sans histoire n'est pas encore assez enviable. Il faut qu'il soit sans vie. Ce raisonnement est abject comme la mort même. La vérité est forte, grande et dure comme la vie. La souffrance y entre, avec la lutte et l'effort. Rien ne s'achète qu'à son prix.

ESCADRE DU NORD, Mars 1899.

BIBLIOGRAPHIE

Entre un très grand nombre d'ouvrages, Cf. comme particulièrement importants :

Amiral Aube : Articles parus dans la *Marine française,* 1888 à 1891.

Amiral Réveillère : Articles parus dans la *Marine française,* 1889 à 1897.

Commandant Z. et Montéchant : *Essai de stratégie navale.* Un volume in-8°. 1893. Préface du lieutenant X. Berger-Levrault et Cie.

Amiral Fournier : *La flotte nécessaire.* Un volume in-12. 1895. Berger-Levrault et Cie.

E. Duboc : *Le point faible de l'Angleterre.* Brochure.

E. Duboc : Articles de la *Revue encyclopédique,* nos 244, 260.

E. Lockroy : *La marine de guerre, Six mois rue Royale.* Berger-Levrault et Cie.

Guierre : *L'avenir de la torpille et la guerre future.* Un volume in-12. Berger-Levrault et Cie.

*** : Articles parus dans la *Revue de Paris,* 1895 et 1897.

V. Bérard : *L'Angleterre et l'empire du monde. Revue de Paris,* 15 janvier 1899.

Comte de Chasseloup-Laubat : *Considérations sur la bataille du Yalu, etc.* Librairie du *Yacht.*

*** : *Études sur la marine de guerre.* Un volume in-12. Berger-Levrault et Cie.

Lord Brassey : *Naval Annual* (en particulier 1888, 1889, 1892, 1895).

Commander Ballard : *De la défense du commerce anglais en temps de guerre.*

Pesce : *La navigation sous-marine.* Librairie des sciences générales, etc., etc.

PREMIÈRE PARTIE

APRÈS FASHODA

PREMIÈRE PARTIE

APRÈS FASHODA

La France, depuis six mois, a passé par de dures épreuves. Elle a subi une humiliation qui vaut une défaite. Selon toute apparence, l'effet en sera funeste à sa politique en Orient et en Europe même — partout où la force seule entraîne le respect. En politique, la crainte fait les bonnes amitiés.

Mieux vaut, pourtant, que la France ait essuyé cet affront, sans chercher à l'éviter ou à en tirer directement vengeance. En effet, elle ne l'eût pas moins souffert, si elle y avait répondu par la guerre. Et, si elle l'avait faite, elle eût été vaincue. Il ne peut y avoir doute à ce sujet. De la sorte, les troubles intérieurs qui divisent en ce temps-ci la France l'ont empêchée de perdre le sang-froid, en

retenant ses passions sur d'autres sujets. A quelque chose donc malheur est bon.

En de si graves occurrences, il n'est pas raisonnable de jouer le sort d'un grand pays, tout au moins pour un siècle, sur quelques mots sonores. L'honneur d'une nation, vingt fois séculaire, ne suit pas les règles, la plupart ridicules, qui déterminent la conduite et l'honneur des particuliers. Qu'un individu se perde tant qu'il voudra. Il y aura peut-être du mérite. Une nation doit se garder. Surtout si elle est en lutte avec l'Angleterre. On doit, après tout, mesurer ses scrupules à ceux de son adversaire. L'Angleterre ne comprend pas l'honneur en politique; encore moins la générosité. Elle abuse de la force, quand elle l'a. Elle la salue très humblement, quand elle lui manque et la rencontre dans quelque autre. Sans doute, jamais la France ne pourra changer assez son génie, pour sentir là-dessus comme le peuple anglais. Et même il ne le faudrait pas. Toutefois, il est bon que la France soit assez

sage, pour ne pas faire par générosité le jeu et les affaires d'une nation qui n'est pas généreuse. Ils en riraient, et nous en devrions pleurer.

La politique doit ignorer l'amour-propre. Et, du reste, l'amour-propre est contraire à tous les grands desseins. C'est un feu vif, qui ne dure pas. Il faut voir au delà de l'heure présente. La France porte le passé de cent générations. Qu'elle pense à l'avenir de cent autres qui sont en elle. Une humiliation comme celle que l'Angleterre vient de lui infliger ne s'oublie pas. La France doit régler sur cette horloge la marche de sa politique. Le souvenir de cette honte doit en être le compas. Mais il serait coupable d'en croire uniquement la colère et l'indignation. Que le ressentiment soit aussi profond qu'on voudra. Il faut réfléchir et ne pas perdre le sang-froid. Le calcul, voilà le maître de la politique.

Personne n'a plus souffert de l'insolence anglaise que nous, les marins. A notre sentiment de la patrie blessée, s'est ajoutée une

sorte d'humiliation professionnelle. Pour la vingtième fois, depuis dix ans, chacun de nous a saisi sur le fait que la marine de la France n'était pas en mesure de remplir le rôle qui doit être le sien. Je veux dire — de vaincre. Car ce n'est pas un rôle à jouer que d'être vaincu. N'importe qui peut s'y hausser: si tant est que ce ne soit pas le rôle le plus bas du monde. Toute l'emphase des orateurs de décadence n'y changera rien; et les plus grands mots entassés ne sauraient élever ce rôle d'un pouce. La défaite de l'Espagne — sa mort enfin — est là pour servir de leçon à tous les peuples. Il n'est pas vrai qu'elle ait été glorieuse. Je l'ai vue — j'y étais. Si la victoire des Américains a été sans gloire, la défaite des Espagnols a été honteuse. C'est un mensonge de le nier. Et, du reste, en allant au fond des choses, n'y a-t-il peut-être pas de défaite qui ne soit pleine de honte. Elle se cache, mais elle y est. Tout ce qu'on peut dire, c'est qu'il y a des peuples pour qui cette honte est imméritée. En partie, tout au

moins : car une part de la honte est à eux, et ils ne sauraient l'éviter.

Rien n'est plus pénible aux hommes de mer, qui se rendent compte de la politique et de la guerre, que le sentiment de montrer en vain, depuis dix ans, à la France, ce qu'il y a lieu de faire, sans espoir de le voir jamais fait. L'amiral Aube et toute son École ont raison, depuis dix ans, sur tous les points. La suite des événements est le triomphe de leurs idées. Ils se plaignent même de trop triompher. L'amiral Aube était un observateur de premier ordre. Ses théories venaient de l'expérience, et la devançaient. Les faits les confirment. Son malheur a peut-être été d'être Français, en France. Si sa doctrine était venue d'Angleterre ou d'Allemagne, on eût aimé la suivre. Quoi qu'il en soit, toutes les marines en font leur profit. La France seule, pour qui elle a été faite, s'y dérobe et s'y obstine.

Hier, la France était assurée d'une défaite, si elle avait fait la guerre aux Anglais. Elle est

sûre, demain, de la victoire ou de combattre à armes égales, si elle se décide enfin à la réforme navale. La cruelle leçon qu'elle a reçue suffira-t-elle à convaincre ceux qui la gouvernent? Sera-ce assez de cet enseignement? Ou faudra-t-il attendre celui, mille fois plus cruel, d'un désastre? — Question encore indécise; doute qui serre le cœur. En attendant, il faut que chacun de ceux où la réflexion et l'étude nourrissent une volonté utile à la patrie dise enfin ce qu'il sait et ce qu'il est de l'intérêt public de savoir. Ce devoir est clair; il est impérieux; il peut avoir d'heureuses conséquences. Quant à moi, je n'écris rien ici que pour l'accomplir.

Le problème unique de la marine, en France, est le moyen de vaincre l'Angleterre, si l'on peut — et, si on ne le peut pas, le moyen de résister à l'Angleterre et de lui faire le plus de mal possible.

Ce deuxième problème n'est qu'une partie du premier, plus général, et qui l'implique.

Le grand problème exige, d'abord, le temps, une préparation de trois ans pour le moins, de quatre au plus; et des sommes considérables. Le deuxième doit prendre la flotte dans les conditions actuelles, et traiter seulement du meilleur usage à faire des forces dont on dispose, dans l'état même où elles se présentent. Il s'agit de donner quelques idées et quelques solutions sur l'un et l'autre cas.

VUE GÉNÉRALE

SUR LA FORCE ET LA STRATÉGIE DE L'ANGLETERRE SUR MER

Tout d'abord, qu'on se rende bien compte de la force navale de l'Angleterre. Jamais l'Angleterre n'a été aussi puissante sur mer, qu'elle l'est aujourd'hui[1]. C'est à peine si elle le fut également, cent ans plus tôt, quand Jervis transmit à Nelson et à Collingwood l'incomparable outil de guerre que l'on sait. On peut assimiler son institution navale à l'institution militaire des grands empires du continent. En dix ans, l'Angleterre a dépensé près de 7 milliards pour sa marine[2]. La France a dépensé le tiers dans le même temps. Mais, tandis que pas une dépense de l'Angleterre n'a manqué d'avoir son effet

1. Cf. l'*Appendice,* page 145. On y verra l'idée que les Anglais s'en font eux-mêmes.

2. Cf. l'*Appendice,* pages 145 et 165, à la note A et au tableau VI.

utile, la France a prodigué les millions sans savoir à quoi, sans utilité véritable et, peu s'en faut, au hasard. L'Angleterre avait un plan. La France n'en a pas. L'Angleterre a une politique. La France en a deux ou trois, autant dire aucune.

La stratégie est fonction de la politique. Ce principe domine tout. Il n'y a pas de stratégie possible, consciente de ses fins, sans une politique ferme et résolue en ses desseins. L'Angleterre ne l'emporte pas sur la France par une supériorité incomparable en richesse, en crédits, en hommes, ni en quoi que ce soit : fût-ce en ressources maritimes, quoiqu'on ne puisse égaler aux siennes celles d'un autre peuple. Mais elle triomphe surtout de la France en ce qu'elle a une politique et que la France n'en a plus depuis Napoléon.

La politique navale détermine la stratégie. Et quand la stratégie est établie sur des bases solides, elle permet à la politique générale de prendre un développement immense.

Les grands projets et la force qui les soutient vont ensemble. L'Angleterre a mis vingt ans à se donner une politique navale. On la trouve ébauchée dans lord Beaconsfield, qui, cependant, n'avait pas encore vu que l'arme en était une puissante marine. Sir Charles Dilke et Seeley l'ont exposée depuis. En 1888, elle est passée dans les faits. Et, en moins de dix ans, elle a porté l'Angleterre au point de puissance où on la voit aujourd'hui. Tel est l'immense résultat d'un immense effort.

La politique navale a créé la marine. Il n'y a pas d'outil, dans le monde des faits économiques, qui puisse se comparer, pour l'utilité, à la marine. Une armée peut ne servir à rien, si invincible qu'elle soit. Une grande flotte procure infailliblement la puissance. Il n'est d'hégémonie véritable que par la marine. Qui tient la mer tient le mouvement, la circulation du globe — une force indéfinie pour la résistance, comme pour l'offensive. Qui tient la mer, en un mot, tient

la vie. L'Angleterre et sa marine ont vaincu Napoléon invincible. Elles n'ont pas offert le combat à la Grande-Armée. Elles l'ont rendue inutile. L'Angleterre n'a jamais eu plus de 100,000 hommes à la mer. Napoléon a tenu un million d'hommes sous les armes. Quinze ans de victoires n'ont pas fait ce que la seule journée de Trafalgar a su faire. Quinze ans de luttes héroïques et de triomphes d'un bout à l'autre de l'Europe ont laissé la France démembrée. Au bout du même temps, l'Angleterre était déjà la maîtresse du monde. Voilà ce que peut la marine.

Que lord Georges Hamilton ou M. Goschen soient à l'Amirauté, la politique navale de l'Angleterre reste la même. Sir Charles Dilke et lord Beresford en sont les véritables organes, les apôtres infatigables, les surveillants jaloux. Tout le peuple anglais s'y est intéressé. L'évolution du parti radical au jingoïsme est, en quelque manière, l'œuvre de la *Naval League*. De la sorte, la politique navale, après avoir donné une flotte et une

stratégie à l'Angleterre, détermine aujourd'hui sa politique extérieure et ses relations avec les autres peuples. Peut-être un jour — il faut au moins l'espérer — M. J. Chamberlain nous vengera-t-il de sir Charles Dilke.

L'insolence de l'Angleterre à l'égard de la France, la fièvre impériale et militaire, l'idée qui sourit à tant d'Anglais, depuis quelques mois, de faire une guerre qu'ils s'assurent devoir être victorieuse; toutes les provocations, tous les abus, toutes les violences, des odes de M. R. Kipling aux discours de lord Salisbury — toute cette politique est un éclat de la Force. La marine de l'Angleterre veut essayer sa puissance. Une force si neuve et si redoutable a hâte de se dépenser. Il lui tarde de faire au moins ses preuves. Le moindre incident lui est un prétexte. Tout lui est, tout lui sera bon. La *Daily Chronicle* l'avouait franchement la semaine dernière :

« Il y a de grands avantages à une guerre immédiate avec la France, disait-elle : 1° la

destruction de la flotte française ; 2° l'abandon forcé par la France de ses colonies, entre toutes l'Indo-Chine et Madagascar ; 3° le partage *amical*[1] de la Chine entre la Russie et l'Angleterre ; 4° l'union de tous les peuples anglo-saxons pour faire la loi à l'univers ; 5° l'abandon par la France de toute politique maritime et coloniale ; 6° l'arrêt dans l'accroissement des flottes anglaises et russes ; 7° l'Angleterre est prête, la France ne l'est pas. » Cette dernière raison explique et contient toutes les autres. La France est avertie. Après quatre discours comminatoires, M. J. Chamberlain serait en vain menaçant dans le cinquième à Wolverhampton. La France ne peut oublier une telle manière d'entendre les rapports entre nations. Qu'on ne dise pas : la *Daily Chronicle* n'est qu'un journal, et ce n'est là que de la politique de jour-

1. *Amical* est admirable. Comment ne pas être l'*ami* du Colosse dont on craint d'être l'ennemi ? — Un trait de ce genre est bien honteux pour un peuple. Car il est constant que l'Anglais, qui maltraite tous les peuples, n'en méprise et n'en hait véritablement qu'un — le russe.

naux. En France, nous sommes bien forcés de n'avoir que du mépris pour la plupart des journaux. Jusqu'ici, il n'en a pas été de même en Angleterre. Ils sont les guides de l'opinion ; et, comme il arrive toujours dans une démocratie, les guides ne conduisent l'opinion qu'où elle veut qu'on la mène.

L'opinion a été unanime à vouloir la guerre. Et les hommes d'État anglais font de cette unanimité leur argument suprême. Le 16 décembre 1898, au *Constitutional Club,* lord Salisbury en personne a mis en évidence la morale, dit-il, qui sort des derniers événements : « L'unanimité dans la nation au moment où l'on a cru à la guerre. » Il n'a pas tenu qu'à M. Chamberlain, ce Palmerston des jingoes, de la déclarer. Le 15 novembre 1898, il prononçait ce fameux discours où la France était traitée avec insulte. Le 17 du même mois, il est vrai, M. Chamberlain, avec une rare candeur, qui n'est pas sans ridicule, a répondu lui-même à ses arguments. Il n'y a mis que deux jours.

Il eût aussi bien fait de se déjuger sur l'heure. Le 15, il montrait la France faisant la guerre à coups d'épingle à la juste, à la modérée, à la patiente Angleterre. Le 17, il déclarait qu'en ces dernières années, l'Empire britannique avait plus gagné qu'aucun autre, quel qu'il fût, en territoires, tant par la valeur des acquisitions que par leur étendue. Il avouait là le grand principe de l'Angleterre. Ce n'est pas qu'il faille partager avec elle. Mais, toute conquête, tout bénéfice d'une autre nation, est un tort qu'on fait à l'Angleterre. Ce qui n'est à personne est à elle. Et, sans doute aussi, ce qui est à autrui est à elle plus qu'à moitié. Une politique qui résiste à cette prétention « n'est pas amicale ». Il ne faut pas moins, pour expliquer comment lord Beresford ose, à Shang-Haï, qualifier d' « outrageuse » la *demande de la France relative à sa concession*[1].

Sont-ce des écarts de langage ? Qu'on lise

1. Dépêches du 3 janvier 1899.

l'article de M. Chamberlain dans le *Christmas Num.* de *Scriber's Magazine.* On y aperçoit clairement que le dédain des autres nations et la méconnaissance de leurs droits font la base d'une politique vraiment anglo-saxonne. Il n'y est question que de l'Anglo-Saxon. Son droit est le droit. Sa vertu — la vertu. Sa justice — la justice. La violence qu'il exerce — le bien même. On fait ainsi le bien du monde malgré lui. La Saxonia est une divinité barbare. Jamais on n'a mieux saisi sur le fait le caractère étroit de ce peuple, si grand dans l'action. Il ne voit que lui. Il ne connaît que lui. Sa force lui donne toute licence. Sans doute, elle naît de cet égoïsme invétéré. Mais, pour grande qu'elle soit, la vraie grandeur lui manque. Car l'humanité n'y est pas satisfaite[1].

Spencer, lui-même, a donné de bonnes raisons de mettre son pays et sa race au-

1. Au surplus, qu'on se reporte, sur cet état d'esprit, à l'excellent article de M. Victor Bérard, paru dans la *Revue de Paris* du 15 janvier 1899.

dessus des autres. Il en trouvera bien pour justifier les violences faites à la France. Une guerre injuste, on la fera juste, si l'Angleterre y vainc. Ils sont tous ainsi faits, depuis le cockney jusqu'au philosophe. Et l'archevêque même n'y échappe pas. J'ai, du reste, remarqué que nombre d'officiers anglais sont Spencériens, ce qui leur permet d'entendre la morale à la manière de Bismarck, avec l'aide de Dieu. Car le Dieu anglais n'est pas celui de tous les hommes. A la bonne heure. Une tête ferme et claire, comme celle de Stuart Mill, n'eût pas biaisé avec le droit ni la justice. C'est pourquoi M. John Morley se retire.

Au banquet du lord maire, le 7 novembre 1898, l'amiral sir William Kennedy a répondu au toast de la Marine en ces termes, le premier ministre étant présent : « Il y a quinze ans, la marine anglaise manquait de navires, d'hommes et de canons. Mais, aujourd'hui, pour la première fois depuis nombre d'années, elle est en état de dire à qui-

conque oserait s'opposer aux justes revendications de l'Angleterre : Tu iras jusque-là ; et tu n'iras pas plus loin... » — C'est pourquoi, dirons-nous, la France doit être en état, à son tour, de mettre un frein à cette sorte d'éloquence. Car c'est à la France seule de ne pas laisser humilier en elle le vrai Droit.

Il s'en faut que la France soit en mesure d'imposer le respect de la justice et des traités.

On publie des calculs qui ne reposent sur rien de réel. On compare les forces de l'Angleterre à celles de la France seule, ou de la France et de la Russie alliées. Mais on fait dire aux chiffres ce qu'on veut. Sur terre, coûte que coûte, on peut prétendre qu'un homme en vaut un autre. Encore est-ce une illusion. Napoléon tenait sa garde en réserve. Un soldat des anciennes armées de Sambre-et-Meuse ou du Rhin valait, en 1805, selon

les cas, dix Prussiens, vingt soldats de l'empereur d'Allemagne. En marine, tout est fondé sur la qualité. Un navire, loin de valoir un navire, peut ne rien valoir du tout; ou même moins que rien — s'il constitue, à lui seul, un danger pour ceux qui le montent. C'est le cas de tout navire en bois; et, à tout prendre, d'un croiseur, même en fer, si sa machine est mauvaise, et s'il n'a pas de vitesse. Au contraire, un grand croiseur cuirassé, comme le *Powerful,* de vingt-deux nœuds, vaut dix, vingt, trente navires. En effet, ils dépendent de lui, et il ne dépend pas d'eux. Contre eux, il fait ce qu'il veut; contre lui, ils ne font pas ce qu'ils veulent. Il les rend donc inutiles. Il leur tombe dessus, ou il leur échappe comme il lui plaît. Ils sont inférieurs à toutes les tâches où il excelle. L'Anglerre possède un plus grand nombre de ces navires, non seulement que la France, mais que toutes les autres marines réunies.

Le fameux programme de l'*Amirauté,* im-

posé par lord G. Hamilton, lord Beresford, sir Ch. Dilke et M. Goschen à l'opinion anglaise, est, soi-disant, que la flotte de l'Angleterre soit toujours supérieure à celles des deux plus puissantes flottes de l'étranger réunies — ou égale à trois. Tel est le principe du *Naval Defence Act.* Mais cette équation est établie seulement entre les quantités. Elle omet la qualité des armes — dont la considération est essentielle. Et, dans le fait, la flotte anglaise est très supérieure à ce qu'elle paraît être. Le même argument qu'on tire, chez nous, des chiffres pour dissimuler une faiblesse a servi aux Anglais pour multiplier leur force et la cacher.

En France, on ajoute les navires aux navires. On fait le total, et l'on conclut : « Nous en avons un contre deux de l'Angleterre. » C'est mal calculer. L'Angleterre n'est pas deux fois, mais pour le moins quatre fois plus forte que la France. En Angleterre, l'on dit : « Les puissances alliées, France et Russie, ont un nombre de navires presque égal au nôtre. Il

nous faut le dépasser, pour ne pas nous trouver en état d'infériorité. » Et l'Amirauté n'explique pas que la flotte anglaise est presque toute composée de navires neufs, bien compris, procédant de types excellents ; et qu'elle oppose tel croiseur, qui en vaut trois, quatre ou cinq — à tel des nôtres.

Au 1er janvier 1899, les grandes puissances comptaient :

						Tonnes.
						—
Angleterre.	290	bateaux	de guerre	avec		1,557,522
France. . .	144	—	—	avec		731,629
Russie . . .	86	—	—	avec		453,899
Allemagne.	73	—	—	avec		299,637
Italie. . . .	65	—	—	avec		286,175

Au regard même de la quantité, l'Angleterre dépasse seule la France et la Russie de beaucoup. Elle met en ligne 1,550 mille tonnes contre 1,180 — c'est-à-dire presque trois contre deux. L'Angleterre, à elle seule, est, en réalité, égale à toutes les flottes de l'Europe réunies. Sur 290 bateaux de guerre, elle en compte près de 250 qui ne datent pas de

dix ans et qui ont une valeur militaire. A ces 250 bateaux, la France n'en oppose pas plus de 70 du même genre; la Russie, 25 ou 30 à peine; l'Allemagne et l'Italie alliées, 50. Si l'on joint aux forces anglaises celles des États-Unis — c'est-à-dire 67 vaisseaux et 303,070 tonnes — la marine anglo-saxonne, avec 1,860,592 tonnes et 357 navires, dont près de 300 ont une valeur militaire certaine, représente une force deux fois supérieure à celle de toutes les flottes européennes réunies. Voilà les faits : non dans leur apparence grossière, mais dans leur réalité.

Je ne veux pas accumuler ici les détails de métier. La comparaison serait encore plus écrasante, si l'on cherchait la puissance respective en chevaux-vapeur des diverses flottes. Il suffit de montrer que la politique navale de l'Angleterre offre toute sorte de ressources à sa stratégie. Elle lui permet

toutes les combinaisons possibles contre un adversaire, que sa politique désarme, à qui elle interdit la grande stratégie — ou, du moins, à qui elle ne laisse que les moyens extraordinaires de l'habileté et du génie. Il ne faut pas trop s'y fier.

Il serait plus facile encore de prouver que l'avenir ne changera rien aux conditions présentes. Il les corroborera. L'Amirauté anglaise poursuit son plan dans les constructions neuves. Et la France continue à n'en avoir aucun pour les siennes. C'est par là qu'il faut commencer. Tout serait vain, et même les centaines de millions. *Il faut un plan. Il faut une politique. Il faut une pensée.*

L'Angleterre arme et ne cesse pas d'armer. Le *Times* affirme nettement que l'habitude des armements est bonne, et que, s'ils ne servent pas aujourd'hui, demain ils peuvent servir. Tous les premiers journaux de l'Angleterre professent la même opinion. Le mouvement des chantiers et des arsenaux est tel qu'on ne l'a jamais vu. Les arsenaux seuls

ont produit, en 1898, 73,000 tonnes de bâtiments. L'Amirauté continue les constructions nouvelles, et les pousse avec une rapidité fiévreuse[1]. En moins de deux ans, elle met à flot les plus énormes cuirassés. L'expérience de tous les types de navires lui a permis de s'arrêter, désormais, à quelques-uns : ils répondent entièrement à ce que la stratégie anglaise exige, et à ce que l'Angleterre en peut attendre. Elle construit trois classes de cuirassés. La première, du type *Irrésistible* et *Formidable,* de 15,000 tonneaux, 15,000 chevaux-vapeur et 18 nœuds; cuirassés puissants, comme le *Majestic,* armés de 4 canons de 305^{mm}, de 12 de 152^{mm}, et de 16 de 12 livres.

---

1. Pour donner l'idée de ce que sont les constructions navales en Angleterre et de la puissance des chantiers, publics ou privés, voici quelques chiffres :

En 1898, les chantiers anglais ont produit 1,101 navires, jaugeant 1,661,252 tonnes. C'est-à-dire plus que toute la flotte à vapeur française, guerre et commerce ensemble.

Le reste du monde n'a construit et mis à flot que 529 bâtiments jaugeant ensemble 525,773 tonnes.

(*Lloyd anglais.*)

La troisième classe, du type *Canopus*, de 13,000 tonneaux et de 18^{n},25. Et la seconde, proposée aux Communes par M. Goschen, intermédiaire entre elles deux; 4 cuirassés de ce type viennent d'être mis en chantier. Ils sont de 14,000 tonneaux, avec 18,000 chevaux de machine. On compte sur une vitesse de 19 nœuds. Quant à l'artillerie, elle est toujours la même sur les nouveaux cuirassés: 4 canons de 305^{mm}; 12 de 152^{mm}, et 16 de 12 livres. Il va y avoir 25 cuirassés portant une artillerie identique et interchangeable. Avantage capital dont les Anglais ne sauraient trop se féliciter.

Les croiseurs cuirassés ont atteint une rare perfection. Le *Powerful*, de 14,200 tonneaux et de 20,000 chevaux, est le plus puissant croiseur du monde. Il est le type de toute une classe. Il est allé de Wei-hai-Wei à Yokohama en trois jours. Il a fourni sa course à la moyenne de 18 nœuds, et deux heures à 22 nœuds pleins. En Europe, le *Terrible*, malgré une mer très dure, a fait route direc-

tement de Portsmouth à Malte, à la vitesse moyenne de 18 nœuds. De Gibraltar à Malte, il a constamment marché à 20 et 22 nœuds; l'*Argonaut,* de 11,000 tonneaux, en essais, a donné 17,000 chevaux et 21ⁿ,17 de vitesse. Enfin, le *Diadem,* également en essais, est allé de Gibraltar au Nore en 73 heures. Il n'y a aucun doute que les grands croiseurs anglais sont les meilleurs bâtiments de guerre qu'il y ait au monde.

Pendant ce temps, les Anglais construisent contre nos torpilleurs des *destroyers* qui doivent rendre 33 nœuds. Ils vont même en essayer qui, mus par un système de turbines, promettent de donner 40 nœuds ou 75 kilomètres à l'heure. Ils en ont 30 en service, qui filent près de 30 nœuds. Il va de soi que si la France s'en tient aux torpilleurs de 20 à 25 nœuds, elle livre elle-même ses armes à un ennemi qui n'a qu'à se baisser pour les détruire. Un demi-sang, même très vite, ne fait pas un pur-sang de grande race.

Toute cette flotte anglaise procède d'une

idée claire. C'est à savoir que : la mission de la flotte anglaise est de détruire les flottes de l'étranger, et celle de la France entre toutes. L'Angleterre construit donc des navires tels qu'ils soient, en chaque type, plus puissants que le type opposé de l'étranger, nonobstant le nombre qui en sera double ou triple. Aux cuirassés français de 12,000 tonneaux, l'Amirauté répond par les cuirassés de 14,000 et de 15,000. Ses grands croiseurs, de 11,000 à 14,000 tonneaux, sont destinés à poursuivre et à couler les croiseurs français lancés à la chasse du commerce ennemi. Enfin, les *destroyers* ont charge de paralyser l'action des torpilleurs.

Qu'on l'observe : l'Angleterre ne répond pas aux torpilleurs par des torpilleurs, aux croiseurs de 8,000 tonneaux par des croiseurs d'égal tonnage. Elle comprend ce qu'une telle mesure a de puéril. C'est la méthode de la France, et dont un quart de siècle n'a pas eu raison.

Si la France ne se décide, enfin, à avoir

une politique navale et française, à la pratiquer, à s'y tenir, il serait plus simple qu'elle n'eût pas de marine. Après la défaite de 1870, la France s'est attachée à imiter l'organisation militaire de la Prusse. Un tel dessein s'explique et se justifie, quoiqu'il eût mieux valu ne pas s'en tenir là. Mais enfin, il le fallait, et la Prusse, après Iéna, a laissé Frédéric pour Napoléon. En marine, la France n'a pas eu de doctrine. Elle n'a quitté la voile, le bois et le passé qu'à son corps défendant. Sa doctrine a été de n'en pas avoir. Quand Gougeard, en administration, et l'amiral Aube, en politique, lui en ont apporté une, non seulement elle n'en a pas voulu, mais elle en a poursuivi la ruine. La perpétuelle objection a toujours été : Pourquoi agir de la sorte et d'une manière exceptionnelle ? Cela se fait-il en Angleterre ? — Non ? Pourquoi le ferions-nous, si les Anglais ne le font point ? — Quelle niaiserie ? Pourquoi ? — Parce que la France est la France et n'est pas l'Angleterre. Parce que la Corse n'est

pas l'île de Wight, ni dans la Manche. Parce qu'en effet la situation de la France est exceptionnelle. Parce que, si des Français inventent des moyens de faire la guerre propres à la France, ils les cherchent pour la France et non pour l'Angleterre ; il les trouvent pour la France et non pour le roi de Prusse. — Cette servilité doctrinale de la marine n'est pas nouvelle. C'est la réponse que Napoléon fit à Fulton, sans se douter que Fulton lui portait la victoire et lui eût permis de faire ce que tout son génie ne fit point, ni à Austerlitz, ni avec le décret de Berlin. Encore Napoléon n'était-il pas un homme de mer. Mais, si on ne l'est, que peut-on bien être à la marine ?

Le principe de marcher sur les traces de l'Amirauté anglaise paralyse tout notre État naval. En effet, c'est à peu près, terme à terme, tout le contraire des Anglais, que notre devoir est de faire. La raison le veut ainsi. La France n'a pas une marine pour donner des bals, l'hiver, entre Cannes et

Menton. Il n'est pas nécessaire que les amiraux de la flotte anglaise, en villégiature chez leur Premier, reconnaissent dans nos navires ceux qu'ils ont laissés à Portsmouth ou à Chatham.

Comme la France ne peut dépenser, pour sa marine, autant que l'Angleterre pour la sienne, on ne copie même pas les navires anglais, tels que le célèbre ingénieur White les met à flot pour l'Amirauté. On cherche, par économie, à faire de deux ou trois de ces bâtiments un seul navire de combat, type hybride, qui a les défauts de tous les trois, sans en avoir les qualités[1]. Le principe de l'économie, en cette matière, est le plus ruineux de tous. Nulle part, une doctrine

1. Telle est, selon nous, la cause dernière de l'habitude prise, dans nos chantiers, de chercher sans cesse une moyenne entre des types qui n'en comportent point. M. le lieutenant de vaisseau Duboc en a fait la remarque, avec sa précision ordinaire. « Dans chaque classe de navires, dit-il, nous n'avons pas plus tôt créé un type, que l'on se hâte de créer un sous-type plus grand, pour augmenter les qualités du premier, et enfin un nouveau sous-type entre les deux, parce que le précédent coûtait trop cher. C'est là l'histoire du *Dupuy-de-Lôme*, de la *Jeanne-d'Arc* et du *Montcalm*. » (*Revue encyclopédique*, n° 744, page 382.)

éclectique n'est plus dangereuse et plus vaine qu'en marine. La guerre sur mer exige une audace extrême, en action et en esprit. Il y faut un parti pris résolu et plein de sang-froid. C'est le moins, qu'on sache d'abord quels navires l'on veut, si l'on veut des navires.

L'expérience de la mer empêche, d'ailleurs, les erreurs de fait. Un navire doit avant tout être bon marin. S'il ne l'est pas, c'en est assez pour le condamner. Mais les marins, en France, ne participent pas à la construction des bâtiments. Libre à eux de se figurer un type de navire parfait pour le combat; libre même d'en faire le dessin. On ne le leur demande pas. Il sera même prudent, à eux, de le cacher. — D'autre part, il ne faut pas demander à un navire de jouer un rôle contraire à celui pour lequel il est fait. Prétendre faire du torpilleur un navire de haute mer, et triompher de ce qu'il n'est pas à son aise, s'il lui faut faire le tour du monde, c'est proprement déraisonner.

L'Angleterre a pu se donner, en grand nombre, tous les types de navires. L'expérience faite, elle s'en tient à quelques-uns qui répondent à son objet. Ils conviennent précisément à la défense de son commerce et à l'attaque des forces ennemies. De la sorte, elle a de grands cuirassés, puissants et maniables, les plus forts du monde, et les contre-torpilleurs les plus rapides. Voilà une idée nette; une marine dont le caractère est précis : *La défense des lignes commerciales, et l'offensive sur tous les points.*

La politique de la France doit être exactement contraire. Elle n'a point de commerce à défendre. Elle en a un immense à détruire. Si l'ennemi prétend ruiner la flotte cuirassée de la France, la politique navale doit déjouer ce dessein en n'opposant pas de flotte cuirassée à l'Angleterre. Par corollaire, elle doit tendre de tout son pouvoir à ruiner la flotte cuirassée de l'Angleterre. La recherche du nombre n'est possible qu'à coups de milliards. Encore, est-ce un calcul médiocre. A

moins de disposer, ce qui n'est pas, de ressources infiniment plus considérables que l'adversaire. En effet, quand, par impossible, la France aurait trois cuirassés contre trois cuirassés anglais, rien n'empêche l'Angleterre d'en construire quatre. Il va de soi que l'Angleterre — plus riche que la France, beaucoup mieux outillée, marché universel de l'acier, de la houille et des navires, possédant plus d'arsenaux, plus d'ingénieurs, plus d'ouvriers, usine des constructions navales pour le monde entier — défie toute concurrence en cette matière[1]. L'idée de lutter à armes égales est donc fausse. Mais, encore une fois, elle est mesquine ; elle part d'un humble esprit. Les transformations de la force — voilà le véritable usage de la force. L'intelligence ne consiste pas à combattre une force par une force égale et de même espèce. C'est

1. Je rappelle ici que la tonne de bâtiment de guerre, qui revient, en moyenne à 2,200 fr. en France, ne coûte que 1,500 fr. en Angleterre. En 1890 même, le prix s'est abaissé à 1,225 fr. De 22,520 tonneaux en 1890, la production a passé, en un an, à 68,100 tonneaux en 1891.

un procédé d'enfant. Il faut, en tout, trouver des leviers. L'intelligence cherche à dompter la masse. Au cuirassé, on oppose le torpilleur et le sous-marin : pour une dépense cinquante fois moindre, avec un risque vingt fois moins grand, ces infiniment petits peuvent rendre la masse inutile et impuissante. Si la France n'avait pas un seul grand cuirassé, où serait le mal ? Le combat d'escadre finirait avant d'avoir commencé — faute de combattants. Un grand croiseur de vingt-deux nœuds dupera aisément tous les cuirassés du monde. Le danger, l'erreur capitale, est de mettre en ligne dix cuirassés mal conçus contre trente cuirassés anglais, qui en valent trente des nôtres. Les Bretons sont les premiers marins de la terre : je dis pour la guerre navale. Ils ne feraient pas, les braves gens, qu'une lourde masse, où la valeur individuelle est à peu près réduite au néant, ne le cède à un ouragan de matière explosive.

Puisque l'éloge de nos équipages se pré-

sente à mon esprit, il convient d'ajouter que le combat d'escadre répugne aux vertus militaires de la race. J'y verrais volontiers la cause des défaites navales de l'ancien temps. Partout où le bâtiment de guerre français s'est rencontré, en combat singulier, avec le bateau de guerre ennemi, il en a presque toujours eu raison. Qu'on étudie les campagnes de Suffren. On verra que ce grand homme de guerre a conçu le combat comme une série de corps-à-corps indépendants. Nelson a été l'illustre élève de cette école. La stratégie se règle sur une connaissance approfondie du caractère des peuples. Il est essentiel de s'en rendre compte. L'âme du soldat, ses vertus et ses faiblesses, sont les données constantes du problème. La grande stratégie comporte, en premier lieu, un plan d'ensemble inflexible où toute l'armée, du corps le plus considérable au dernier élément tactique, doit se soumettre et s'employer, sans un regret, sans une pensée personnelle. Mais, ensuite, une fois qu'elle a

conduit les forces sur le lieu du combat, la stratégie véritable doit toujours les livrer à elles-mêmes. On jugera d'une bonne armée navale, si on peut la laisser à ses inspirations du moment sans danger. Il faut que la stratégie ait assez bien connu, d'abord, les éléments qu'elle combine, pour leur avoir fixé le rôle où ils sont le plus propres. Elle ne consiste pas moins à donner une loi générale à l'ensemble, qu'à placer chaque force dans les conditions où elle a le meilleur emploi. C'est pourquoi, elle aussi, une stratégie digne de la France condamne les flottes cuirassées, et prescrit l'usage de croiseurs autonomes ou combinés; de torpilleurs et de sous-marins[1]. Ces armes conviennent admirablement au génie de la nation. Nulle nation ne vaut la France dans la guerre de course.

1. Cf. les calculs de l'amiral Fournier dans son célèbre ouvrage : *La Flotte nécessaire.*

L'Angleterre, cependant, parle partout sur le ton du maître. Elle s'arme jusqu'aux dents. On travaille jour et nuit dans les arsenaux. Christmas même n'a pas fermé les chantiers. Les officiers sont rappelés dans les ports. D'immenses réserves de charbon et de projectiles sont réunies à Chatham, à Plymouth, à Gibraltar, à Malte, à Hong-Kong. Il est difficile de savoir au juste la composition des escadres anglaises. La presse a reçu l'ordre de n'en pas révéler les mouvements. Elle y a obéi.

L'escadre française de la Méditerranée compte 9 cuirassés[1]; 3 croiseurs cuirassés[2]; 6 croiseurs de 2e ou 3e classe[3]; 3 contre-torpilleurs[4], et 9 torpilleurs. Au total, 21 bâ-

1. *Brennus, Bouvet, Masséna, Charles-Martel, Carnot, Jauréguiberry, Magenta, Neptune, Marceau* (plus 5 cuirassés garde-côtes : *Amiral-Tréhouart, Bouvines, Jemmapes, Valmy, Caïman*).

2. *Pothuau, Chanzy, Latouche-Tréville.*

3. *Cassard, d'Assas, du Chayla, Galilée, Lavoisier, Linois.*

4. *Dunois, Léger, Lévrier.*

timents, de fort ou de moyen tonnage, et 9 petits.

L'escadre anglaise de la Méditerranée comptait, cet automne (*Navy-List d'octobre 1898*), 10 cuirassés de 1re classe[1]; 2 garde-côtes cuirassés[2]; 2 grands croiseurs[3]; 5 croiseurs de 2e classe[4]; 2 croiseurs-torpilleurs[5]; 5 destroyers[6]. Au total, 26 bâtiments de fort et de moyen tonnage, et 5 petits. En décembre, 6 cuirassés ont rallié Gibraltar. Ils auraient, depuis, relevé l'escadre de la Manche. Mais rien n'est moins prouvé.

L'escadre française du Nord comprend

1. *Anson, Camperdown, Cæsar, Empress of India, Hood, Illustrious, Ramillies, Revenge, Royal Oak, Royal Sovereign.*

2. *Polyphemus, Rupert.*

3. *Gibraltar, Hawke.*

4. *Astræa, Forte, Scylla, Thetis, Venus.*

5. *Fearless, Scout.*

6. *Ardent, Banshee, Boxer, Bruizer, Dragon.*

(Plus 3 canonnières de 1re classe : *Harrier, Hebe, Hussar*; plus *Nymphe,* corvette ; *Melita, Surprise,* avisos ; *Hazard, Halcyon,* avisos-torpilleurs.)

6 cuirassés[1]; 2 croiseurs-cuirassés[2]; 1 croiseur de 2e classe[3]; 1 de 3e classe[4]; 2 contre-torpilleurs[5]; 4 torpilleurs[6]. En tout, 12 gros bâtiments. On remarquera, dès ici, la funeste insuffisance des croiseurs.

L'escadre anglaise de la Manche comprend 8 cuirassés de 1re classe[7]; 2 grands croiseurs[8]; 3 croiseurs de 2e et 3e classe[9]; 3 corvettes; 2 avisos-torpilleurs; 3 canonnières de 1re classe; 5 destroyers. En tout, 26 bâtiments. Or, le *Daily Mail* du 15 novembre annonçait la constitution d'une escadre volante de surveillance, composée de 5 cuirassés et de 3 croiseurs. C'est donc

1. *Formidable, Amiral-Baudin, Courbet, Amiral-Duperré, Dévastation, Redoutable.*

2. *Dupuy-de-Lôme, Bruix.*

3 et 4. *Catinat, Surcouf.*

5. *Cassini, Épervier.*

6. *Aquilon, Cyclone, Lancier, Mazzini.*

7. *Hannibal, Jupiter, Magnificent, Majestic, Mars, Prince George, Repulse, Resolution.*

8. *Blake, Diadem.*

9. *Arrogant, Furious, Pelorus.*

Dépêche de Londres du 23 janvier 1899 :

La *Press Association* apprend que l'escadre anglaise de réserve a reçu l'ordre de se rassembler à Portland le 21 février prochain.

34 navires contre 12 des nôtres. Encore, n'est-ce pas tout, et ne sait-on pas si une division de 6 cuirassés et de 6 croiseurs n'a pas été armée depuis dans le Solent.

En Extrême-Orient, la flotte de Wei-hai-Wei est prête à l'action. Tous les vaisseaux ont fait leur plein de charbon. Bien mieux : on a pris la précaution si sage de débarrasser les navires de tout ce qu'il y avait de bois à bord. La course du *Powerful* a été comme un essai préparatoire à la lutte. A Hong-Kong, en décembre, tous les navires de guerre ont fait également leur plein de charbon et de vivres. On a monté les canons de siège. Un croiseur, arrivé de Malte le jour même, le *Bonaventure,* a fait du charbon en hâte. Lord Beresford est là pour veiller à ce qu'on ne perde pas une heure, et peut-être a-t-il une commission de commandement en poche. Telles sont les nouvelles que les journaux anglais donnent, malgré tout. Ajoutez qu'aux Antilles, l'Amirauté expédie de grandes quantités de combustible,

qu'elle achète aux États-Unis; on fabrique de la cordite à Montréal; on passe des marchés en vivres, en projectiles, en poudre sans fumée. La Jamaïque, les Bermudes, Demerara, Sainte-Lucie ont reçu ces réserves en décembre.

L'Angleterre le niera vainement. Elle veut la guerre. Elle s'y prépare pour demain. Sans doute, pour y être mieux prête, renvoie-t-elle de commencer les hostilités au printemps prochain; ou à l'autre[1].

A une telle politique, doit répondre une stratégie particulière. Cette politique implique, en effet, une stratégie de violences brusques, de guet-apens, de coups de force. Toujours la stratégie de l'Angleterre fut offensive. Elle doit ce bonheur à sa condition insulaire. Il est difficile d'atteindre l'Angle-

1. Et qu'importe, d'ailleurs, si, même sans la faire, elle a tous les bénéfices de la victoire? C'est l'effet de sa force qu'elle sent, et qu'elle sait redoutée.

terre. Il a longtemps été impossible. Il ne le serait plus si la France avait la flotte que nous concevons pour elle, et ses derrières assez libres pour tenter une descente en Irlande. L'importance en serait capitale. Mais dans l'état de faiblesse de notre institution navale, il n'en peut pas être question.

D'une étude récente, faite par un Anglais, qui s'est rendu honnêtement aux faits, où il ne pensait pas trouver une preuve contre la politique de son pays — il résulte que la plupart des coups de force, tentés en pleine paix, sont dus à l'Angleterre[1].

L'Angleterre a pour méthode de déclarer la guerre en la faisant.

A l'offensive ancienne, qui est son principe, l'Angleterre ajoute, maintenant, une offensive nouvelle sur tous les points : celle que lui permet l'incomparable développe-

1. Cf. *Hostilities without declaration of war,* par le colonel Maurice, de l'artillerie anglaise. Parmi les 106 guerres, qui eurent lieu entre 1700 et 1870, on ne peut relever que dix cas où la déclaration de guerre a précédé l'ouverture des hostilités.

ment qu'elle a pris dans le monde. Elle a saisi tous les points vitaux pour la communication, le commerce et la stratégie des mers. Ces points, reliés entre eux par les câbles, elle en a fait ses bases stratégiques. Les moyens, dont elle les défend, sont conjugués avec les ressources qu'elle y accumule, pour l'offensive contre toutes les autres nations. Ainsi, l'Angleterre se défend à Gibraltar, à Malte, à Chypre, à Singapoure, à Hong-Kong. Mais, en même temps, à Gibraltar, elle a une base d'offensive contre la France, l'Espagne et toutes les nations ayant un intérêt quelconque en Méditerranée.

Remarquez même qu'elle impose aux faibles cette complicité offensive. Ainsi, non seulement l'Espagne n'a plus le droit de réclamer Gibraltar, mais l'Espagne n'a pas le droit de se défendre contre Gibraltar, à Algésiras. En effet, Algésiras, aux mains d'une puissance énergique et vivante, rendrait précaire la position de Gibraltar — intenable même avec le temps. La grande place an-

glaise, menacée de ce côté-là, ne serait plus capable d'un rôle offensif. C'est pourquoi les Anglais forcent l'Espagne, comme étrangère sur son propre territoire, à ne pas faire son devoir à Algésiras. Car une nation virile ne souffrirait pas une semblable honte. Et, de la sorte, l'Espagne est complice du rôle offensif de Gibraltar dans la guerre. Telle est ce que j'appelle la complicité offensive que l'Angleterre impose aux faibles et aux vaincus.

Cette politique a toujours été la sienne, et le restera jusqu'à la ruine. Jadis, elle n'était qu'en germe, comme l'expansion de l'Angleterre. En ce temps-là, l'Occident seul en a souffert. Le moment est proche, où le monde répondra à la prétention des Anglais de régner sur le monde. Cette stratégie s'est formulée depuis. Nelson, cependant, l'un des grands Anglais qu'il y ait eu, en avait la conscience nette : il l'a pratiquée à Copenhague, à Ténériffe, à Naples. L'ancienne société vit dans ces exploits des espèces brillantes de forfaits. Voilà la stratégie anglaise.

L'Angleterre saisira l'offensive sur tous les points. Il faut donc, sur tous les points, lui en refuser l'avantage. Voyons comment on peut s'y prendre, soit qu'on ait le temps de se préparer à la guerre, soit qu'on ne l'ait pas.

DEUXIÈME PARTIE

CAS OÙ LA FRANCE PRÉPARE LA GUERRE

DEUXIÈME PARTIE

CAS OÙ LA FRANCE PRÉPARE LA GUERRE

Préparer la guerre, c'est avoir un plan et en assurer l'exécution. Ce plan dépend de la politique. On vient de le voir : n'avoir pas de politique navale revient à n'avoir pas de marine. La politique navale de la France ne peut être conçue que d'une manière : c'est-à-dire dirigée contre l'Angleterre. Ce n'est pas que la France veuille faire la guerre au Royaume-Uni. Non, pas pour le moment. Mais la France doit se défendre que les Anglais la lui fassent — ou la menacent, l'humilient, sans égard pour ses droits. Le cas d'une guerre avec l'Angleterre suffit à tout ce qu'on peut attendre de la marine : il con-

tient tous les autres. J'ajoute que le cas où la France se prépare à cette guerre est naturellement celui où l'institution navale, telle que selon nous elle doit être, se développe dans toute son étendue.

Pour faire une guerre heureuse à l'Angleterre, il faut à la France du temps et de l'argent, c'est-à-dire de quoi :

1° Avoir au moins 60 croiseurs de plus;

2° Avoir au moins 150 torpilleurs de plus;

3° Avoir au moins 50 sous-marins;

4° Assurer la défense des côtes, à terre;

5° Assurer le ravitaillement en munitions et en combustible;

6° Assurer des points d'appui à la flotte.

Un grand croiseur peut et doit se construire aujourd'hui en trois ans. Il ne nous faut que des croiseurs. Si l'on déploie une activité ardente et opiniâtre, il ne faut pas moins de trois ans, ni plus de quatre, pour préparer la guerre navale. La France en possède les éléments. Et même peut-on dire

que pas un autre pays, peut-être, n'est plus propre à la guerre sur mer. — Il est bon de remarquer aussitôt que la création récente de points d'appuis pour la flotte, excellente en principe, ne répond encore à rien de fort précis; elle reste illusoire tant qu'il n'y a point de flotte. Or, si la France a une sorte d'armée navale dans ses eaux, il est incontestable qu'elle n'a rien qui y ressemble dans les mers lointaines. — Aussi bien, dans la préparation de la guerre, le souci des colonies et des opérations outre-mer ne doit nous occuper qu'à peine. Je m'en expliquerai par la suite. Pour le moment, qu'on prenne garde qu'en organisant la flotte sur un plan rationnel, on en assure du même coup le service et l'efficacité dans les mers lointaines, comme dans les nôtres.

Le cri général, même des hommes les plus hostiles à toute nouveauté, est celui-ci: « *Il nous faut des croiseurs.* » Il nous en faut pour éclairer nos mouvements, et nos escadres,

puisque nous avons des escadres encore. Il nous en faut, pour soutenir nos défenses mobiles. Il nous en faut pour porter le coup décisif à l'Angleterre et la frapper dans son commerce. Comme Nelson a vaincu grâce aux frégates, la France doit demander la victoire aux croiseurs.

Que se passe-t-il, cependant, dans les arsenaux? Que fait-on dans les conseils de la marine? A quoi s'y arrête-t-on? — Le résultat est trop clair. Sur 101 millions et demi de constructions neuves à entreprendre en 1899, le budget consacre 67 millions aux cuirassés, et 34 à tout le reste. Admettons même que les cuirassés de croisière soient des croiseurs, et que les 11 bâtiments de ce type, portés au programme de 1899, vaillent les 221 millions qu'ils sont destinés à nous coûter encore. Quand la France disposera-t-elle de ces navires? L'un d'eux, le *d'Entrecasteaux*, est en essais depuis un an; et l'on a à peine réussi à savoir s'il peut, ou non, entrer en service. — L'état H des pré-

visions nous apprend que, l'an prochain, il y aura seulement 16 torpilleurs en chantier, dont la construction exigera trois ans. Or, il n'en est pas 30 capables de tenir 20 nœuds dans les défenses mobiles[1]. Au mois de juin dernier, on s'attendait à ce que la marine se pourvût en toute hâte d'une centaine de torpilleurs. Il n'en a rien été. Bien pis : au moment où la guerre est imminente et où la France possède un engin incomparable, au lieu de construire jour et nuit le plus de sous-marins qu'on peut, on s'arrête à 7 de ces navires, qui ne seront d'ailleurs finis qu'en 1900. — On croit rêver. La pénurie de croiseurs est telle, pendant ce temps-là, que l'une de nos deux escadres doit céder les siens à l'autre. Si l'on veut tenter quelque opération contre le commerce ennemi, on est forcé de se priver d'éclaireurs dans la Méditerranée. Et si l'on veut s'éclairer, il

1. C'est ce qu'affirme le commandant *Z...*, dans la *Nouvelle Revue*.

faut renoncer à rien entreprendre contre les forces vives de l'adversaire, dans l'Océan. Voilà où nous en sommes encore, quand des questions de vie ou de mort s'agitent pour la France et la marine.

Le plan de la France exige :

1° De grands croiseurs, puissants en artillerie, et rapides ;

2° Des croiseurs à vitesse maxima ;

3° Des torpilleurs et des sous-marins en plus grand nombre possible.

Il faut ne pas craindre de le dire, au risque de blesser l'opinion publique, ou d'aller contre des intérêts privés. Au surplus, la France passe avant les uns et les autres ; elle n'est pas spécialement faite pour les contenter. Ayons donc le courage de l'avouer, puisque nous avons celui de le penser : on ne doit pas hésiter à acheter des bâtiments au dehors, en Amérique, en Allemagne, en Angleterre même. Une fois qu'on s'est adressé aux arsenaux et aux chantiers fran-

çais, une fois qu'ils ont pris la charge de tous les travaux qu'ils puissent assumer en quarante mois, il n'y a plus à balancer. Comme ils ne pourront pas tout faire, que l'étranger fasse le reste, Il est raisonnable de l'employer à notre aide. Il ne s'agit pas de déplorer une nécessité, qu'on ne peut méconnaître, mais bien de la tourner à notre profit. Peu importe, après tout, d'où viennent les bateaux. L'essentiel est qu'ils soient dans nos ports, car ces bateaux manquent à la France. Que la France soit la plus forte ; et l'industrie nationale regagnera bientôt le temps perdu. On ne peut tout concilier. Il importe de courir au plus pressé.

La préparation de la guerre réclame de lourds, de nombreux sacrifices. Il y faut mettre 1 milliard 200 millions et, pour ne rien laisser à l'imprévu, la puissance morale de la France demande un milliard et demi.

En voici le compte par à peu près, et pour fixer les idées :

	Millions.
20 grands croiseurs de 25 millions	500
40 croiseurs de 10 millions	400
10 croiseurs de 15 millions	150
150 torpilleurs de 1re classe.	75
50 destroyers-estafettes	75
60 sous-marins.	30
Réserve en charbon (1 million de tonnes). .	40
Travaux pour la défense des côtes et des ports de refuge.	130
Total.	1,400

On va prétendre que c'est trop exiger de ce pays. Faute de l'avoir fait plus tôt, chaque jour ajoute aux dépenses nécessaires, et demain elles exigeront davantage. En cette matière, comme en toute autre, on est perdu si l'on ne sait ce qu'on veut. Le crédit qu'on fait au silence, à l'attente, finit par constituer la plus lourde des dettes. Et, au fond, on ne se range à ce parti que par manque de courage. Avant tout, il convient de re-

garder froidement la réalité. La pire lâcheté est de se refuser à la voir; et la pire en conséquences. Telle qu'elle est, notre marine court à son extermination. Les bâtiments à flot et ceux en projet sont de mauvaises conceptions. Ils ne répondent à rien, ni à un plan, ni même à l'idée que les ingénieurs s'en étaient faite. Nous n'avons ni le nombre, ni la qualité. Nous devons être battus, et misérablement. La victoire vaut-elle pas qu'on la paye? Qu'on suppose, un seul instant, l'Angleterre à notre place après Fashoda. N'aurait-elle pas déjà voté un milliard pour sa défense? Il est impossible d'en douter. Or, il vaut peut-être mieux devancer la fortune, et dépenser un milliard pour soi que d'en payer ensuite cinq aux autres.

BLOCUS ET DÉFENSE DES CÔTES

J'ai marqué plus haut que l'Angleterre devait prendre l'offensive sur tous les points; il faut sur tous les points lui en refuser l'avantage. Qu'on n'entende pas par là que le rôle de la France soit de se tenir sur la défensive proprement dite. Nullement; le rôle passif ne convient à aucune nation virile, à la France moins qu'à une autre. Mais la France doit répondre à l'offensive générale de l'Angleterre par une défensive générale — et à la défensive spéciale des Anglais par une offensive particulière.

Il y a quelques points, en effet, où les Anglais ne prendront pas l'offensive. Les Allemands et les Italiens ne s'interdiraient pas de tenter un débarquement et nous en devrions tenter contre eux, à tout le moins contre l'Italie, en Sicile. Mais l'Angleterre n'en courra pas les risques, selon toutes pro-

babilités. Tandis que les Allemands tenteraient peut-être un coup de main sur le Cotentin, les Anglais s'en garderont. Ils auront à veiller, au contraire, sur les îles normandes et peut-être sur l'Irlande. La défense et la surveillance de l'Irlande se confondent d'ailleurs pour eux avec la protection du canal Saint-Georges et la police du grand fleuve commercial qui va de Lands End à Glasgow, par Cardiff et Liverpool.

Selon toutes probabilités encore, ils se tiendront sur une défensive limitée en Égypte, après avoir mis la main sur le canal. Leur offensive se portera partout ailleurs. Et d'abord sur nos côtes. Si l'armée coloniale doit quitter la marine pour la guerre, il n'est plus permis d'en douter. Il est scandaleux que la chose soit encore en question. La France a perdu 10,000 hommes à Madagascar[1], les Anglais ont conquis le Soudan sans qu'il

1. Mais, dit-on, la faute en est précisément à la Guerre, et non à la Marine. A quoi l'on doit répondre que la faute n'est ni à l'une ni à l'autre, mais seulement à la mauvaise organisation.

leur en coûtât 100. Cela dit tout, et montre une organisation cent fois meilleure, car 100 fois 100 font 10,000, qu'on le veuille ou non. En revanche, si la défense des côtes doit faire retour à la marine ou passer entièrement à la guerre, c'est une question. L'important, à l'heure qu'il est, n'est pas d'y donner une solution parfaite mais de la résoudre[1]. Un incroyable désordre règne dans ce département. Il n'y a, pourtant, d'opérations possibles pour l'offensive navale que si la défensive est assurée. Et il n'y a de défensive efficace que si l'offensive navale est libre. La défense des côtes est la base d'opérations virtuelle de toute offensive navale. Tous les intérêts particuliers doivent céder ici à l'intérêt de la marine et de la France.

1. La défense des côtes, à notre avis, doit être aux mains de la marine et d'elle seule. La réserve de l'armée de mer peut amplement suffire à la recruter. Il est précieux de lever les artilleurs de la défense des côtes parmi les populations maritimes. La marine y gagnera encore d'exercer un beaucoup plus grand nombre de canonniers. Je ne puis traiter ici ce vaste sujet. Cf. le commandant Moch, *la Défense nationale et la Défense des côtes*, qui soutient l'opinion contraire.

On suppose donc que les batteries de côtes sont établies partout dans le plus bref délai, et partout servies par des troupes en nombre suffisant. Ce résultat atteint, les escadres françaises de la Méditerranée et du Nord répondent à l'offensive de l'Angleterre, en s'enfermant dans les ports de guerre, à Toulon et à Brest. Cette nécessité est absolue.

Se faire bloquer, telle est la tactique d'escadre : excellente à la condition que ce soit une tactique choisie, non imposée. On doit se bloquer soi-même. On ne doit pas se laisser bloquer. On ne permet à l'ennemi d'établir le blocus qu'avec la ferme résolution de le forcer. L'ennemi ne peut pas forcer une place comme Toulon : à moins de lui en livrer les clefs par la trahison ou une impéritie non moins criminelle que la trahison même. Au contraire, une force navale moindre, inutile dans le combat d'escadre, vaincue à l'avance dans une bataille rangée de jour, peut et doit forcer le blocus ennemi,

en sortant, à son heure, sous la protection des canons de la place, avec l'aide des torpilleurs et des phares de nos côtes. En effet, à tant d'avantages que les Anglais ont sur nous il nous est possible d'en opposer un — pour ne pas parler de quelques autres. Celui de notre système de phares. La France n'est pas pour rien le pays du grand Fresnel. Le système de nos phares, bien serré, et coordonné avec nos moyens de défense et d'attaque, est lui-même une arme puissante pour l'offensive. C'est lui qui rendra illusoire tout blocus la nuit. On peut toujours contraindre l'ennemi, en forces supérieures, à s'écarter, la nuit, d'une côte non éclairée. On peut toujours l'obliger, à raison des courants, du danger d'éviter, de vingt autres causes qui ont tout leur effet la nuit, à se disperser en partie à une distance de 5 à 10 milles. Il n'en faut pas plus : ses forces étant disséminées, pour supérieures soient-elles en quelque point, elles ne le sont plus à la totalité des forces bloquées. Le moment est alors venu,

deux fois favorable, puisqu'on l'a choisi, tandis que l'ennemi se le sent imposé. On force le blocus, on fond sur le point faible de l'ennemi; ou l'on passe au large aussi tranquillement qu'en temps de paix, selon ce qu'on a résolu de faire. Il est inutile d'ajouter quel puissant facteur moral sera de plonger l'ennemi dans l'obscurité ou de l'aveugler de lumière, à notre gré, sans qu'il puisse s'en défendre. Les torpilleurs et les sous-marins y auront beau jeu; leur valeur et la bravoure des équipages en seront accrues de tout ce que l'ennemi ne manquera pas de perdre en sang-froid. Une attaque bien combinée en ces conditions, et suivie de succès, serait capable à elle seule de changer l'issue de la lutte.

Les bombardements ne sont pas une éventualité bien redoutable pour les ports de guerre. Ils ne procureront à l'ennemi que des résultats négatifs. L'expérience de Santiago de Cuba est la preuve péremptoire du peu d'efficacité des bombardements. Il est

vrai que la marine américaine n'a jamais été au-dessus du médiocre. Mais, enfin, à Santiago, il n'y avait même pas de défense mobile. Cependant, l'amiral Sampson s'est déclaré incapable de réduire Santiago avec sa seule escadre. Il a attendu l'expédition de Shafter; et, d'ailleurs, il a trouvé une aide incomparable, au dernier moment, dans l'absurde sortie de l'amiral Cervera. Celui-ci — après une inaction de plusieurs semaines que rien ne peut excuser, puisqu'il a fini par où il devait commencer — au lieu de rester enfermé, au lieu de prendre sa part de la défense de Santiago contre Shafter, a offert, de jour, sans plan, sans raison, le combat à Sampson. Ce n'est point là faire la guerre, mais pratiquer le jeu singulier du suicide. Les bombardements successifs des forts n'avaient pas produit beaucoup d'effet. Le bombardement de Porto-Rico, le 12 mai 1898, n'est pas pour démentir cette opinion. Le fort du Morro était misérablement armé: il n'avait que du 16^cm Ordoñez, artillerie bien

faible contre des cuirassés. En dépit d'une telle infériorité et d'un bombardement extrêmement violent qui a duré trois heures, et où les Américains ont prodigué ridiculement les projectiles, à leur ordinaire — les Espagnols n'ont perdu que 4 hommes. Le Morro n'a presque pas souffert. Dans la ville, quelques maisons écroulées ; en rade, quelques bateaux touchés, tel est le résultat d'un bombardement vigoureux sur une place presque sans défense : on ne saurait désirer mieux.

A coup sûr, la situation des grandes villes maritimes est fort différente. Les cités commerciales, comme Marseille, Le Havre, Cette, Nice, sont beaucoup plus exposées. Un bombardement y causerait de sérieux dommages. La résistance pourrait y devenir impossible, si la population très dense et très mêlée s'y prenait de panique. Il est urgent, à tous égards, de protéger ces places de commerce par des fortifications. Elles doivent être établies de manière à se suffire pendant un certain temps : car un siège en

règle n'est pas dans l'ordre des événements à prévoir. Il est clair que Marseille, que Cette, ne sauraient résister aujourd'hui à un long bombardement. Il est, du reste, très nécessaire de tenir les 100,000 Italiens de Marseille — pour ne pas parler d'Alger, de Nice et autres lieux — sous le canon d'une défense sérieuse.

Cet effort nécessaire est combiné à l'organisation des défenses mobiles, les forts devant les appuyer concurremment aux défenses fixes. Il n'en coûterait, du reste, pas des sacrifices excessifs.

Est-il nécessaire de s'opposer au bombardement par une bataille rangée? — Encore une fois non : *à moins qu'on ne soit sensiblement plus fort,* ce qui peut arriver, et ce qu'on peut amener, pour quelques heures. En ce cas, l'occasion rencontrée d'accabler l'ennemi, on ne peut la manquer, à quelque prix que ce soit. Sinon, on doit se tenir sur la défensive dans les ports, en arrière des torpilles fixes, en soutien aux défenses mobiles.

On se fait bloquer, à dessein, comme il a été dit ; l'on harcèle et l'on force le blocus. Voilà dans la guerre ce qui concerne le rôle des escadres : il consiste plutôt à éviter le péril que constitue la force cuirassée, qu'à s'en servir. Et, dans ce qu'on fait faire aux escadres cuirassées, dans la part *active* tout au moins qu'on leur assigne, il n'est rien où le grand croiseur ne suffise et ne convienne beaucoup mieux.

Cuirassés. — Point donc de gros cuirassés. En effet, la politique navale de l'Angleterre, comme on l'a vu, rend vaine toute augmentation de nos forces de ce côté[1]. A chaque cuirassé français ou russe, l'Amirauté répond par un cuirassé plus grand. Ici, la valeur se mesure exactement aux dimensions. Un cuirassé plus grand est toujours un navire plus fort qu'un cuirassé moindre. Comme réponse probable au *Suffren*[2], en ce moment

1. Le commander Ballard expose la politique de l'Amirauté avec toute la précision désirable pour ce qui est des escadres et des gros bâtiments. Cf. son étude : *De la défense du commerce anglais en temps de guerre.*

2. Le *Suffren* a les caractéristiques suivantes, qu'on peut comparer à celles des cuirassés anglais, données ci-dessus : longueur, 125 mètres ; tirant d'eau AR, 8m,40 ; déplacement, 12,728 tonneaux ; 3 machines et 16,200 chevaux ; vitesse, 18 nœuds.

Artillerie : 4 canons de 305mm ; 10 de 164, dont 6 en tourelles et 4 en casemates cuirassées ; 8 de 100 ; 20 de 47 ; 2 tubes sous-marins. Cuirasse principale et cuirasse sur œuvres mortes ; 2 ponts cuirassés.

Ce navire coûte 30 millions ; il est pourtant inférieur à la 3e classe des cuirassés anglais du type *Canopus*. Pour le même

même les Anglais viennent d'ordonner la construction des quatre grands cuirassés de 14,000 tonneaux dont M. Goschen avait proposé les plans aux Communes en juillet. Au demeurant, c'est M. Goschen en personne qui a condamné la France, pour son salut, à ne plus construire de cuirassés, le jour où, exposant le nouveau programme de l'Angleterre, il a dit : « Dans trois ans, l'Angleterre aura 53 bâtiments d'un tonnage total de 753,000 tonneaux. La France et la Russie n'en auront pas la moitié[1]. » Dès aujourd'hui, les Anglais ont cinq cuirassés contre deux.

L'absurdité d'une lutte en ce sens est évidente. C'est la ruine sans avantages, et la ruine par inintelligence. L'Angleterre se trou-

---

prix, on aurait 50 *Gustave-Zédé* ou 3 croiseurs protégés de 4,500 tonneaux, *croiseurs de course,* du type moindre exposé plus loin.

1. Quand il s'agit de cuirassés, la vitesse importe peu. Il ne faut pas tout confondre. Pour les cuirassés, il n'y a pas de considérations essentielles que : le nombre, la cuirasse et le canon. Les déductions de M. Normand, à ce sujet, sont la vérité même. Il s'agit d'être le plus fort au moment du combat et non pas de l'éviter. (*Note de M. Normand à la commission extraparlementaire de la Marine.*)

vera, au rebours, bien déçue, si, au lieu d'un cuirassé à trois des siens, la France jette dans trois ans, sur le commerce anglais, un nombre égal ou supérieur de croiseurs à celui des croiseurs qu'elle a construits pour le défendre. Même à deux croiseurs contre un, le commerce anglais ne sera pas assez défendu. Par le fait même de son développement cuirassé, la flotte anglaise ne pourra pas se priver de tous ses croiseurs, en faveur de la flotte commerciale, et pour la convoyer. Il nous faut donc multiplier les croiseurs.

Croiseurs. — Le grand croiseur cuirassé est, selon nous, un bâtiment de 10,000 à 11,000 tonneaux, du type *Jeanne-d'Arc*[1] ou *Cressy*. Il a trois machines. Il développe 28,500 à 30,000 chevaux. Il va 23 nœuds. Il porte de 2,500 à 3,000 tonneaux de charbon. Sa cuirasse, à la ceinture, est de 150^{mm};

1. La *Jeanne-d'Arc* est de 11,300 tonneaux et coûte 23 millions. L'*Arcadné,* croiseur anglais, de même tonnage, lancé en avril 1898, porte 16 canons de 152^{mm}, et 14 de 12 livres.

au réduit de 75^{mm}; au pont de 55^{mm}. Il est armé, soit de 2 canons de 19, et de 15 ou 20 de 10^{cm}; soit de 8 canons de 152^{mm}, et 12 de 100^{mm}; plus 20 pièces de petit calibre : toute l'artillerie étant à tir rapide; en somme : puissance offensive, protection suffisante, vitesse et rayon d'action, voilà les qualités de ce navire. Il répond à ce qu'on en attend. Il est parfaitement en état de combattre en escadre, s'il le faut, à côté des cuirassés ordinaires; il leur ressemble par les propriétés défensives et les dispositions générales qui en sont la conséquence. Étant admis que nous avons encore des escadres, ce croiseur peut donc y avoir sa place, et concourt à leur homogénéité : considération capitale en ce qui regarde la manœuvre et le personnel. D'ailleurs, pour ce qui est de l'offensive, ce croiseur remplit bien son objet : il est de taille à lutter contre tous les croiseurs ennemis[1], et même à tenir tête aux cuirassés, qu'il

1. Même un *Powerful*, de 14,200 tonneaux, mais mal protégé, et où l'on a tout sacrifié au rayon d'action, qui va jusqu'à 25,000

évite d'ailleurs, à son gré. Le combat de Santiago ne prouve rien contre les croiseurs, ni du reste contre quoi que ce soit : les Espagnols ne se sont pas servis de leurs armes; ils se sont coulés avec elles, ce qui est fort différent. — Un solide croiseur cuirassé de cette espèce-ci pourra toujours lutter contre un cuirassé; et, naturellement, il ne se laissera jamais imposer le combat contre plus d'un cuirassé.

Ces grands croiseurs sont les bâtiments, par excellence, de la guerre comme il est utile de la faire. Ils sont marins. Leur artillerie rapide, avec ses 20 pièces de calibre moyen, et ses 20 pièces de petit calibre, est de nature à paralyser, en partie, le tir des grosses pièces sur les grands cuirassés. Leur vitesse est encore leur arme la plus puissante. Grâce à elle, ils sont les outils de la guerre de course, au large. Dans nos mers occiden-

---

milles. Notre grand croiseur n'a que 12,000 ou 13,000 milles de rayon d'action; et, selon nos vues, il n'a nullement besoin de davantage.

tales, ces croiseurs peuvent faire un mal immense, non seulement au commerce ennemi, mais aux escadres chargées de le défendre.

La France ne saurait faire la dépense de 60 croiseurs de ce type[1]. En outre, il n'est pas nécessaire de n'avoir que ceux-là. Il serait même illogique et contraire à une sage économie. L'outil ne doit pas être disproportionné au travail qu'il est destiné à accomplir. La destruction du commerce ennemi n'exige pas partout, et dans tous les cas, les grands croiseurs de ce type, plutôt faits pour combattre les croiseurs ennemis. Aux grands croiseurs de la 1re classe, il est donc nécessaire de joindre une classe de croiseurs plus petits.

Le croiseur moindre, de 2e classe, est, dans toute la force du terme, un bâtiment à vitesse maxima. Ses qualités sont celles du

1. 60 de ces croiseurs coûteraient environ 1,500 millions.

pur-sang, cheval de course, à qui l'on ne demande pas une résistance indéfinie, ni la masse, ni la grosse membrure; mais du muscle et du nerf. Il déplace 4,000 tonneaux, jamais plus; il est simplement protégé; il a trois machines autant que possible, une au milieu, une de chaque côté[1]. Les machines rendent 15,000 chevaux. La vitesse minima doit être de 23 nœuds *au tirage naturel.* Ce croiseur se rapproche du type *Jurien-de-la-Gravière* un peu réduit; il peut l'être aisément, parce qu'il n'a pas du tout besoin d'être puissamment armé. Il suffit qu'il ait un bon nombre de canons de 100^{mm}, calibre excellent. Il porte ainsi 2 canons de 164^{mm} et 12 de 100^{mm}, tous à tir rapide, bien entendu. Si cette artillerie est trop lourde, qu'il n'ait au besoin que des canons de 100^{mm} avec de nombreuses pièces de 65^{mm} et de 47^{mm}. Sa longueur sera de 130 mètres au

1. D'ailleurs, cette prescription est générale : elle est l'enseignement donné par la guerre hispano-américaine; il est facile de marcher avec la machine du milieu; puis, sans perte de temps, ni difficultés, d'y joindre, au moment opportun, les deux autres.

moins, pour lutter contre la mer : il n'est pas nécessaire qu'il porte d'énormes réserves de charbon. On n'enverra pas ce bâtiment dans le Pacifique, ni dans l'Océan Indien. Il ne quittera Brest, Rochefort ou Toulon que cinq ou six jours. Somme toute, un croiseur *ultra-rapide,* celui qui convient par principe à la course. Il est le type du *Commerce-destroyer*. Il combat tous les paquebots du monde, avec l'immense avantage de son artillerie, et l'avantage plus évident encore qu'un navire de guerre aura sur tout paquebot même armé pour la lutte. Sa mission est de prendre ou de couler les bâtiments de commerce ennemis et les cargo-boats bondés de marchandises, de préférence même aux paquebots. Un croiseur de cette espèce est, en outre, très propre au rôle d'éclaireur ; nul autre n'assure mieux le contact et les communications. Enfin, beaucoup plus grand que les destroyers anglais, et presque aussi rapide, il les chasse et les détruit le plus qu'il peut au cours de ses missions, et prin-

cipalement si on lui fait jouer le rôle d'estafette. Ce type n'existe pas chez nous, il est entièrement à créer[1]. Le type *Bruix,* à qui on a pensé donner quelques-unes des missions de notre croiseur, n'est capable ni de celles-là, ni des autres[2]. Rien ne se fera, en marine, sans parti pris. Pour l'artillerie des croiseurs, on voit qu'il la faut uniformément du calibre moyen et à tir rapide. Si l'on ne peut avoir du 16^{cm} sur le croiseur de 2e classe, qu'on s'en tienne résolument au 100^{mm}, ce calibre est excellent ; il a fait ses preuves dans la guerre hispano-américaine. Le grand croiseur de 1re classe est puissamment armé de la manière indiquée plus haut. Mais si, pour une raison ou l'autre, il ne peut recevoir l'artillerie susdite, il lui suffit de 2 canons de 24^{cm}, 12 de 138^{mm} et 20 de petits calibres. Par-dessus tout, que l'artillerie adoptée sur un navire le soit exactement sur

1. Il se rapproche du type *Protet,* mais beaucoup plus rapide. Avec le prix de 2 *Guichen,* on peut obtenir 5 de ces croiseurs.

2. C'est le sort de tout type bâtard, hybride, comme le *Bruix* en est un pitoyable échantillon.

tous ceux de sa classe. Qu'on imagine la simplicité et la force d'une flotte uniquement formée de ces deux types, et uniformément armée de la même artillerie, servie par les mêmes procédés : la puissance en serait triplée.

Torpilleurs et sous-marins. — Enfin, pour le troisième objet de notre politique navale, qui est de vaincre ou de rendre vaine la force cuirassée de l'Angleterre, il nous faut doubler le nombre des torpilleurs et sextupler dix fois celui des sous-marins. Mais ce ne sont point des torpilleurs quelconques que l'on réclame : ce sont d'excellents torpilleurs, rapides et fermes sur l'eau; car, à des destroyers anglais de 28, de 30 et de 33 nœuds, on n'échappe pas avec des types moins vites de 10 à 12 kilomètres à l'heure[1]. Aujourd'hui, le plus grand danger

1. Remarquez, cela étant, qu'à la distance de 2 milles, un destroyer de 32 nœuds n'a besoin que de 17 minutes pour atteindre un torpilleur de 25. Toutes choses égales d'ailleurs.

que fasse courir la flotte anglaise à la France est peut-être celui que constituent les 30 destroyers dont elle dispose, les 50 qu'elle comptera cet été, les 120 qu'elle aura vers la fin de l'année prochaine, qui viendront menacer partout les flottilles de la défense mobile et auxquels nos torpilleurs ne pourront pas échapper.

Le torpilleur qui convient à la guerre sur notre littoral est le torpilleur de 1re classe du type *Normand*. Il ne doit pas dépasser le tonnage de 100 tonneaux. Il ne doit pas être inférieur au tonnage de 90; et mieux vaut qu'il déplace 120 tonneaux que 80. Il doit être long de 37 à 42 mètres. Enfin, clause essentielle, il doit avoir une vitesse de 28 à 30 nœuds: il ne s'agit pas de *vitesse d'essai;* mais d'une *vitesse de service,* une vitesse soutenue. Aussi bien, ces torpilleurs ne sont pas destinés à courir tout le temps 28 nœuds. Non, il leur faut pouvoir les tenir pendant un certain nombre d'heures. Ils iront, par exemple, attaquer avec une vitesse maxima

de 20 nœuds : pas de bruit, peu de flammes. La marge est grande entre cette vitesse d'attaque et la vitesse de route. Puis, ayant lancé la torpille, ils fuiront à toute vitesse avec la pression maxima aux chaudières, jusqu'à s'être mis hors de portée des tirs rapides. Voilà ce qui regarde l'offensive des torpilleurs.

Mais ils sont destinés, parallèlement, à la défense des côtes. Le premier principe est qu'ils ne devront jamais s'écarter de plusieurs centaines de milles. La limite de leur action ne doit pas être à plus de 200 milles marins, ou dix heures de route à 20 nœuds. Qu'on ne cherche donc pas à doter la flotte de *torpilleurs* dits de *haute mer*, qui ne sont ni de haute mer, ni torpilleurs. C'est encore là un de ces types bâtards, sans raison, ne procédant d'aucune idée claire. Trop gros pour les côtes, ils ne le sont pas assez pour la mer du grand large. A quoi répondent-ils donc? Évidemment, s'il était possible, il vaudrait bien mieux avoir le fameux *moucheron*,

l'*invisible*, qui tue le colosse; mais ce torpilleur-là est trop petit; il ne pourra jamais donner 25 nœuds; il est impossible d'y vivre. On ne peut vivre, dis-je, sur un torpilleur de 3e classe, et, sur celui de 2e classe, à peine. Le torpilleur de 3e classe ne vaut absolument rien. On en appelle à quiconque l'a pratiqué. Les marins n'exigent pas qu'on pense à leurs aises; mais il ne faut pas oublier qu'ils sont hommes, ils sont dans la nécessité commune de respirer, de dormir, de manger. La question de l'habitabilité est capitale, elle doit être suffisante, sur tous bateaux; mais encore plus mérite-t-elle l'attention, s'il s'agit de torpilleurs. Qu'on y réfléchisse : un torpilleur doit aller, et le pouvoir facilement, de Dunkerque à Cherbourg, de Cherbourg à Brest, et par *mer ordinaire*[1], sans être couvert d'eau, sans que les hommes y soient annihilés par le mal de mer et, à plus forte raison, pour qu'ils ne

1. Au besoin.

soient pas hors d'état de bien lancer la torpille. Car, pour la lancer, on le peut sans doute toujours, mais c'est la mettre au but qu'il importe. Le torpilleur de 1[re] classe seul pourra faire route aisément et lancer son engin par mer clapoteuse. Les autres ne le pourront pas. Le torpilleur de 1[re] classe peut loger deux officiers, et c'est encore un de ses avantages. Pour toutes ces raisons, c'est au torpilleur de 1[re] classe qu'il convient de s'arrêter.

Il serait à souhaiter qu'on fît étudier, sur-le-champ, par le célèbre constructeur du Havre, M. Normand, une *chaudière à pétrole* pour torpilleurs. Je ne dis pas une chaudière à charbon, transformée pour le pétrole; mais un *générateur spécial,* conçu, étudié et construit uniquement en vue de la chauffe au pétrole. Les avantages en sont énormes; ils seront incomparables si l'on arrive à la perfection actuelle de la chauffe au charbon. En voici quelques-uns: économie de personnel; économie de matériel;

facilité de la chauffe ; invisibité ordinaire ; absence de fumée. Pour y atteindre, il faut mettre au point des questions de détail, non encore résolues[1]. Nul n'y réussirait sans doute mieux que M. Normand. Mais il est non moins certain que cet ingénieur de premier ordre ne se livrera pas à une étude sérieuse de la chaudière à pétrole, sans crédits, sans appui, sans l'espoir ou la certitude de commandes futures. J'ai déjà dit que, si l'on prépare fortement la guerre, il faut demander aux chantiers le plein de leurs travaux. Rien n'empêche, en ce cas, de promettre au constructeur en question l'entreprise de tous les torpilleurs au pétrole dont il pourra se charger en trois ans.

Du reste, il est à désirer que les chaudières de tous les croiseurs de course soient installées pour chauffer, à la fois, au char-

1. Ainsi, l'allumage au pétrole lampant, ou de toute autre façon, le réglage des buses de pétrole, de vapeur ou d'air ; la fumivorité ; la facilité d'embarquement du combustible ; la sécurité contre les projectiles ; l'approvisionnement dans les ports et les stations de refuge, etc., etc.

bon et au pétrole. En effet, ce dernier combustible rend les ravitaillements en pleine mer beaucoup plus faciles que par le passé. De plus, la Russie étant le principal pays producteur du pétrole, son alliance nous sera en peu d'occasions plus utile qu'en celle-là. Nos croiseurs, marchant au pétrole, ne seraient plus sous la dépendance du charbon de Cardiff, et ainsi serait compensée l'une des forces majeures de l'Angleterre à notre détriment. Cette considération seule est d'une telle importance que, dans l'esprit des marins, elle doit prévaloir sur toute autre et conduire à la solution du problème, en dépit des plus grandes difficultés, si réellement il y en a.

Il paraît acquis désormais, que le *Gustave-Zédé* est un bâtiment de guerre, et réalise le type du *submersible,* sinon du *sous-marin*. On peut renoncer, sans regret, à l'idée du sous-marin, qui est forcément *aveugle* ou risque

à tout instant de le devenir. Il n'est point indispensable d'être sous-marin. Il est parconséquent inutile de perdre son temps à chercher la direction sous l'eau. Il suffit de pouvoir plonger, avec rapidité et sans difficulté, d'être en mesure de rectifier sa position et de déterminer la route par des affleurements successifs. Tels le cétacé, le marsouin. L'affleurement est trop court, et offre une cible trop petite, pour permettre à l'ennemi de tirer ou, s'il tire, de bien viser ; on voit affleurer le bateau, on pointe une pièce ; le bâtiment plonge, pour reparaître un peu plus loin, à une autre place, qui ne saurait être exactement prévue. Ce jeu finit pas être singulièment pénible pour le but, à qui l'explosion est promise, et qui le sait. Jusqu'à un certain point, l'effet de démoralisation sur un gros bateau doit être plus complet avec le submersible qu'avec le sous-marin : l'attente du danger est pire que le danger même ; et, comme dit l'autre, la maladie mortelle beaucoup plus grave que la mort. Une fois à

bonne distance, le petit navire lance et touche; le gros saute, coule et disparaît. Arme redoutable, qui rend les blocus extrêmement périlleux. Avec les sous-marins, nous ne pouvons désirer rien de mieux que d'être étroitement bloqués. Plus le blocus sera serré, la nuit, et plus il nous servira. La surveillance des bordées de quart, sur les bateaux ennemis, n'y fera rien: au bout d'une semaine, équipage et officiers succomberont à la fatigue, au doute, à l'énervement. Les torpilleurs, sinon les sous-marins mêmes, auront alors beau jeu, pour envoyer les cuirassés ennemis prendre nouvelles, au fond de l'eau, si le droit de la France n'est pas le droit, et si l'injustice de l'Angleterre est la justice[1].

1. Le *Gustave-Zédé* a une longueur de 49 mètres, un tirant d'eau AR de 3m,20; il déplace 266 tonneaux; sa vitesse prévue était de 15 nœuds. Il est monté par 9 hommes, 1 tube lance-torpilles. Il coûte environ 600,000 fr.

Il va de soi que les *sous-marins* seront multipliés, le plus tôt possible, à quelque type qu'on s'arrête. Le *Gustave-Zédé* est un engin fort remarquable; mais il a beaucoup d'inconvénients. Sa vitesse n'est que de 9 nœuds; elle est, du reste, suffisante pour attaquer. D'autre part, l'idée du *Narval*, qui se sert de la vapeur tant qu'il est à la surface, n'est pas mauvaise. Mais on connaît le *Zédé*, il est en service; il est là, sous nos yeux, à la mer; fût-il médiocre, il a, comme facteur moral, et même comme moyen de combat, une importance telle qu'il n'est pas permis d'hésiter. Il est facile d'en construire immédiatement de pareils; la construction n'est pas longue; l'arme n'est pas chère. Il n'y a pas un moment à perdre[1].

Les sous-marins se rangent nécessairement dans la classe des torpilleurs garde-côtes. La valeur stratégique de ces petits bateaux

1. Tandis que le *Narval* est encore à l'état de projet, et ne sera achevé qu'en 1,900. De nombreux essais sont à prévoir, des erreurs, des écoles. Peut-être n'y aura-t-il pas de *Narval* en service avant 1902. — Alors ?...

est très faible. Mais leur puissance tactique est énorme. Leur but unique est d'*attaquer l'ennemi par la torpille*. Il ne faut jamais le perdre de vue. Et si on les y consacre, leur valeur est sans pareille. La nécessité est absolue de combiner ces éléments un à un, pour une action concentrée ou commune. C'est pourquoi, plus on a de torpilleurs, plus il est nécessaire d'établir entre eux la communauté du plan. De centre en centre de la défense mobile, il est indispensable de conjuguer les actions où chaque groupe est destiné, et du centre même d'où les éléments rayonnent. Tous ces plans d'attaque doivent être étudiés à l'avance, pratiqués un à un et exécutés d'ensemble. Chaque plan doit prévoir les incidents de temps, de lieu et de mer les plus probables; le grand plan de la défensive par torpilleurs doit reproduire tous les plans secondaires, et les coordonner en vue d'un effet général, et, sans doute, décisif, si l'effort était couronné de succès. De la sorte, tous les plans étant classés, et la

plupart des cas possibles portant un numéro d'ordre, le commandant en chef de la défense, pour chaque mer, dans la Manche, l'Océan et la Méditerranée, aurait le pouvoir de donner, sans autres instructions, sans perdre une minute, le branle à une puissante machine de guerre qui jouerait, pour ainsi dire, d'elle-même, comme une horloge sagement réglée. J'ajoute, à ce sujet, que, de jour ou de nuit, les neutres sont prévenus qu'il ne fera pas bon pour eux de venir nous ennuyer de leurs subtilités. Le droit de se défendre est infiniment plus respectable, pour une nation, que le respect du droit international. La dernière des lâchetés serait de n'avoir pas le courage de rejeter ces entraves. La guerre n'est pas un jeu. Une fois le coup porté, on jugera s'il est de droit ou non. Le monde condamnera toujours le faible qui est juste, au profit de l'injustice du fort. Qu'il soit donc traité comme il veut l'être ! Et que les amiraux ne se rendent pas dupes des livres. Au surplus, les neutres n'ont qu'à se garer. Les

torpilleurs sont un des dangers qu'ils courent en temps de guerre : ils n'ont qu'à passer au large, et à ne pas venir le chercher.

Je n'examinerai point ici les cas nombreux où les torpilleurs ont à intervenir[1]. Mais, quant à leur emploi tactique, on peut dire, d'une façon générale, que, de jour ou de nuit, un torpilleur ou un groupe de torpilleurs, à l'attaque d'un bateau en marche ou d'une escadre, doit manœuvrer pour entrer dans la route de l'ennemi ; pour se placer hors de portée de son artillerie et, si possible, hors de sa vue ; en un mot, pour se donner l'ennemi comme cible, sans en offrir une à l'ennemi. — Tous les plans combinés doivent donc tendre à placer un ou plusieurs groupes de torpilleurs dans cette position favorable, et à les lancer ensuite à l'attaque de l'ennemi, soit en masse, soit en groupe. D'ailleurs, il ne faut pas hésiter à risquer beau-

1. Bâtiment isole au mouillage ; bâtiment isolé à la mer ; escadre au mouillage ; escadre à la mer ; groupe de deux bâtiments, etc., etc.

coup. La hardiesse de la conception, non moins que l'audace dans la manœuvre, et l'énergie de l'exécution, sont les vertus qui caractérisent les entreprises de torpilleurs. Et, par suite, dans le détail, une large part est faite à l'initiative individuelle, à la fougue du caractère, et au sang-froid de l'esprit.

Le commandement. — Si l'on suppose construits les grands croiseurs et les croiseurs de 2e classe, dont il a été question, on les a répartis, dès le temps de paix, sur tous les points du globe où l'on veut s'en servir. Ils ont, dès ce temps-là, leurs instructions secrètes, prévoyant le cas de guerre, et quelques-unes des circonstances probables où ils seront placés. Il est évident qu'ils seront *autonomes*, soit par destination, soit par accident. Or, s'ils sont autonomes, la conséquence est claire : ils doivent être commandés par des chefs jeunes et énergiques. Jamais un

vieux commandant, sauf la plus rare exception, n'agit *sponte sua :* si j'ose parler ainsi, il est en puissance d'âge, de faiblesse, de lenteur, de maladie. Bonne ou mauvaise, une résolution lui coûte beaucoup plus qu'à l'homme jeune, et elle est proportionnellement aussi faible que le temps est long qu'il a mis à la prendre. Sans aller jusqu'à dire qu'il doit toujours y avoir des *commandants de cuirassés* et des *commandants de croiseurs,* il est certain que le même homme ne convient pas également aux deux missions. Et, somme toute, étant donnée la conception que nous nous sommes faite de la préparation à la guerre, il semble rationnel de spécialiser les deux sortes de commandements. Autant que possible, que l'on réserve le commandement des croiseurs à des chefs particulièrement connus par leurs qualités de vigueur, de décision et leur esprit de ressources : pour la course, il faut des corsaires. Un homme affaibli, prudent, qui ne veut rien laisser à l'imprévu, ne fera pas bien ce métier, si tant est

qu'il en fasse bien un autre. Nous n'avons pas besoin de ces gens-là qui font la guerre en pantoufles, ou qui, en cherchant un parti à suivre, donnent à l'ennemi le temps de le trouver.

Pour les deux classes de croiseurs — et pour les grands croiseurs cuirassés encore plus que les petits — il vient naturellement à l'esprit d'avoir des commandants jeunes d'âge et de corps, de vrais hommes de guerre, et non des fonctionnaires, des bureaucrates marins. Déjà on a résolu de donner le commandement de croiseur, comme le *d'Assas,* à des capitaines de frégate. C'est bien décidé. Ce qui serait mieux, et où l'on sera forcé d'en venir, c'est un rajeunissement complet des cadres, du haut en bas. Il faut avoir des capitaines de vaisseau de quarante ans, à l'ancienneté. Voilà l'âge des Nelson, des Collingwood, des Abrabam Duquesne. Dès lors, rien n'empêche plus de donner aux capitaines de vaisseau le commandement de tous les grands croiseurs; rien de plus juste, au con-

traire, et rien de mieux réglé. Aux capitaines de frégate et aux capitaines de corvette[1], ceux des croiseurs moindres. Aux lieutenants de vaisseau et aux enseignes brevetés, ceux des torpilleurs et des sous-marins. — Et, d'ailleurs, les amiraux, jeunes aussi, et passés au choix, auraient les commandements des groupes, soit de grands croiseurs combattant les navires similaires de l'ennemi, soit des corsaires, arrêtant les convois, soit de la défense mobile.

En d'autres termes, dans cette conception de la flotte de croiseurs, il est nécessaire que que *tous* les commandants à la mer soient relativement jeunes et vigoureux. Le seul moyen est de rajeunir les cadres. Ce qui n'empêcherait pas, bien au contraire, pour certaines missions d'ensemble plus spéciales et plus hardies, de choisir encore même parmi ces commandants, même parmi ces amiraux,

1. Grade qu'il est de plus en plus indispensable de rétablir, quelque nom qu'on lui donne; et ce pourrait être celui, précisément, de *capitaine de croiseur*.

l'homme le mieux fait pour la besogne à faire. D'ailleurs, ce plan fût-il exécuté demain, il nous restera un assez grand nombre de cuirassés, de mastodontes, d'emplois à terre, dans les arsenaux, à Paris, en Corse, aux colonies, pour occuper utilement, et sans aucune défaveur blessante, des chefs assurément fort honorables, mais vieillis, fatigués, rétrécis par le métier, la dépendance, le dégoût ou le défaut d'initiative, et qui, pleins de bonne volonté, n'ont pas cette énergie toujours prompte, sans quoi la bonne volonté elle-même se trahit[1].

Les câbles et la famine. — La France, armée comme il a été dit, est une guerrière qui laisse son trésor sous une triple garde. La voici libre de se tourner elle-même contre son ennemi, et, avant de rentrer dans les

1. Au surplus, la période de transition suffira à les user.

ports, où la flotte s'enferme, de porter quelques coups terribles à l'adversaire.

La pieuvre, à laquelle on a comparé l'Angleterre, est un ventre sans corps, qui a mille bras immenses, serrés autour du globe, d'où ils tirent incessamment la nourriture du monstre. Ces bras sont de deux sortes : les uns fixes, les autres mobiles. Le système universel des câbles, c'est les bras à demeure de l'Angleterre. Les lignes commerciales, semées de paquebots, ce sont ses membres mobiles[1]. Contre les 200 ou 300 navires qui sortent chaque jour des ports anglais, ou qui y rentrent, la France lâche ses croiseurs et ses corsaires. Il s'agit maintenant de couper les tentacules, les bras fixes de la pieuvre, et de l'isoler dans la mer. Priver l'Angleterre

1. Quelques chiffres pour fixer les idées. La flotte commerciale à vapeur de l'Angleterre comptait en 1898 : 5,661 steamers, déplaçant 10,552,498 tonneaux, c'est-à-dire *onze* fois plus que la France (539 navires et 979,072 tonneaux) et le *double* du monde entier. Un paquebot comme la *Lucania* coûte 12 millions de francs. Il porte plus de 2,000 personnes et des valeurs variables, qui vont parfois à plusieurs millions. On voit si la perte d'un ou de plusieurs navires semblables est importante.

de nouvelles, la retrancher brusquement de l'ensemble vivant qui alimente son activité, corps et esprit, — c'est la condamner à une anémie cérébrale, qui aidera promptement à l'affaiblissement et à la ruine, que la famine doit produire.

La première opération de la guerre doit être, pour la France, de couper tous les câbles anglais. Cette loi est absolue. Ce qu'il y a d'excellent dans cette mesure, c'est qu'elle ne servira pas moins les intérêts de la France qu'elle frappera profondément ceux de l'Angleterre. Cette nation paiera alors la rançon du tribut qu'elle fait peser sur toutes les autres — en ne leur livrant que les nouvelles qu'il lui plaît. A son tour, elle sera réduite à une ignorance d'autant plus funeste qu'elle a plus d'intérêts dispersés à travers le monde et qu'elle a plus besoin de les suivre. Souvent, on le sait, quand l'Angleterre ignore où se trouve un bateau de guerre étranger, elle fait courir le bruit de sa perte; on le dément et, de cette manière,

elle apprend ce qu'elle voulait savoir : le câble anglais a servi à l'Angleterre aux frais de la nation dupée. — Mais quand tous les câbles seront coupés, une nation comme la France, ramassée sur elle-même, prendra un avantage capital sur un peuple dispersé comme l'Angleterre et qui du reste dépend à chaque instant de ses communications.

Il existe une carte des câbles anglais et de toutes leurs ramifications avec le monde entier. Cette carte, la fortune l'a mise dans nos mains, pour jouer un coup suprême. Dès le début de la guerre, qu'on se jette sur tous les points d'aboutissement. En cas d'échec, qu'on y revienne ; qu'on ne se lasse point. Il faut pouvoir faire relever les câbles par des dispositifs spéciaux, placés à bord des croiseurs, *délivrés d'avance pour les draguer*. On n'a qu'à copier l'organisation des bateaux-câbles. La France en possède 3 dès aujourd'hui. L'opération est délicate, mais aisée pour un équipage formé à ce dessein. Il n'est pas nécessaire de compliquer l'opération, ni

d'accroître la dépense, en affectant à ce service des bâtiments spéciaux. Il semble possible de doter les croiseurs de l'appareil à dragage, comme l'ont les bateaux-câbles. Seulement, il faut désigner, à l'avance, ceux qui devront en hâte se porter sur un point d'aboutissement, et couper. Selon les ports, chaque croiseur saurait l'heure la plus favorable, le temps nécessaire pour se rendre sur le point marqué, et où. Enfin, comme il y a lieu d'armer en guerre nos vapeurs de toute espèce, ayant une vitesse égale ou supérieure à 17 nœuds, on pourrait, dès le temps de paix, exiger des compagnies maritimes l'installation, à bord de ces paquebots, du dispositif de dragage ; on la rendrait plus spécialement obligatoire sur ceux qui font escale près des aboutissements anglais[1] — soit dans les mers européennes, soit ailleurs : en effet, ils seraient sur les lieux à la déclaration de guerre et opéreraient immédiate-

1. Cf. l'étude de M. le lieutenant de vaisseau Duboc : *Le Point faible de l'Angleterre.*

ment, après avoir reçu la nouvelle, sur le câble même qui l'a portée. Après quoi, ils iraient rejoindre leur destination et les grands croiseurs en croisière. La longueur des câbles anglais n'est pas inférieure à 250,000 kilomètres, et la valeur en est d'un milliard de francs. Tel est l'outil précieux de la diplomatie et du commerce anglais[1].

Pendant la paix également, les croiseurs naviguant au loin doivent avoir des instructions pour le temps de guerre. Il est bon que, la guerre engagée, ils soient utiles à quelque chose en ralliant la France. Selon qu'ils croisent dans le Pacifique, dans la mer des Indes, dans l'Atlantique nord ou sud, ils se rendent, aussitôt, sur des lieux choisis et connus, où ils surprennent les voiliers et les vapeurs en cours de route, s'en emparent et les coulent : riche mission à faire dans les zones australes, les calmes de la ligne et des tropiques[2].

1. La France paie en subvention près d'*un million* par an pour l'usage des câbles.

2. Surtout au début des hostilités, comme l'indique M. *Duboc*, qui en a eu le premier l'idée. Cf. *op. cit.*

Quant aux paquebots en service de croiseurs auxiliaires, — on exige des compagnies qu'elles laissent à bord une place prévue au service de guerre : comme on réserve un emplacement aux affûts, aux canons, pourquoi ne pas exiger aussi, dans le rôle d'équipage, un certain nombre de pointeurs bien exercés, anciens canonniers de l'État, désignés comme chefs de pièce et prêts à tirer le canon? Qu'on leur fasse au besoin quelques avantages de solde : ce n'est pas là de l'argent perdu.

Privée de nouvelles, séparée du continent et des colonies, son commerce entravé, ses bâtiments et leurs marchandises pris ou submergés, l'Angleterre serait bientôt en proie à la famine[1]. Au commencement du siècle, dit M. le lieutenant de vaisseau Duboc, le

---

1. M. *Duboc* a étudié la question dans l'étude déjà citée. J'adopte ses chiffres, quoique j'en aie recueilli d'un peu moins forts dans une enquête faite en Angleterre même, durant un séjour en 1893. Cf. Duboc, *op. cit.*, p. 24, 25 et seq.
Voir à l'*Appendice*, les tables nos VIII, XI, XII. Ce sont les statistiques anglaises les plus récentes pour 1897-1898.

pays se suffisait presque, pour les neuf dizièmes environ; mais, déjà en 1887, l'Angleterre importait pour sa nourriture 3 milliards 300 millions; aujourd'hui, elle importe pour 3 milliards 900 millions. L'Angleterre reçoit de l'étranger pour 750 millions de francs en blé seulement, alors qu'au début de ce siècle, il lui a suffi, pour éviter la famine, d'en importer pour moins de 50 millions. C'est que, de 1800 à 1894, la population est passée de 16 à 39 millions d'hommes. Tout au rebours, la surface des terres cultivées, loin de tripler, est descendue dans le rapport de 4 à 1. En 1855, au moment de la guerre de Crimée, l'Angleterre comptait encore 1,600,000 hectares plantés en froment; elle n'en a plus, en 1894, que 560,000, — ce qui revient à dire la dix-huitième partie de ce qu'il lui faudrait, soit 5 p. 100 environ du nécessaire. Toute l'agriculture a disparu devant l'industrie. Les arts agricoles sont, en Angleterre, un métier de luxe. En admettant que la guerre dure six mois sans qu'un

sac de blé puisse être importé, 45 p. 100 de la population mourraient de faim à partir de la vingt-deuxième semaine. Un approvisionnement préalable ne peut se faire. La production des céréales est soumise à trop de variations. Aucune mesure de prudence ne peut assurer 40 millions d'hommes contre une famine. Toute vue en ce sens est chimérique. De ce fait, l'Angleterre est aujourd'hui vingt fois plus vulnérable[1] qu'elle ne l'était il y a cent ans.

Le fond de notre politique navale résulte nettement de tout ce qui précède. Et c'est elle qui détermine, qu'on le veuille ou non, la stratégie de la France sur mer. J'en rappelle les propositions essentielles :

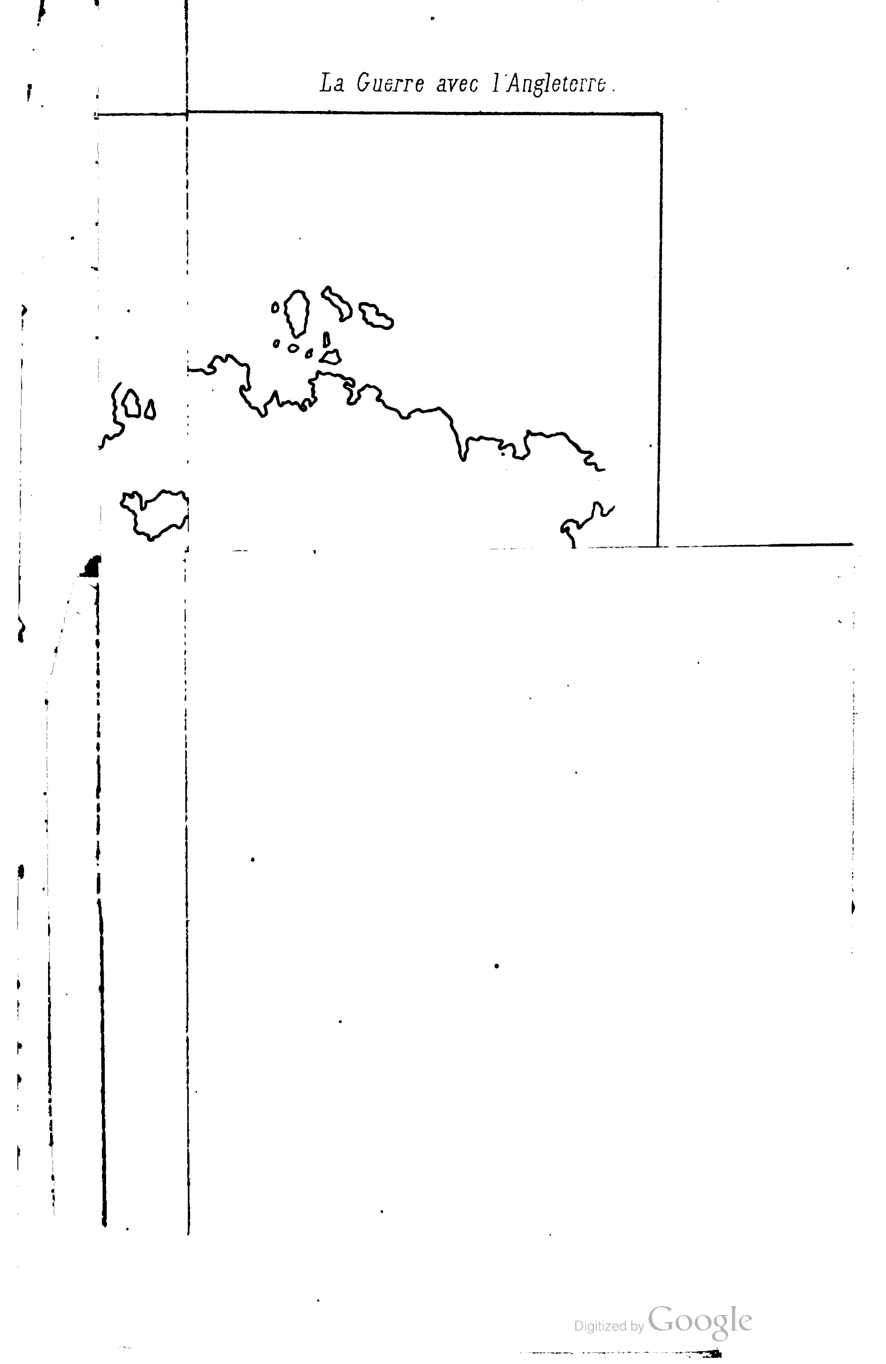
1° Détruire le commerce et les communications de l'Angleterre ;

1. Mais elle ne l'est qu'à une énergie égale ou supérieure. Ce ne sont point les clameurs de la rue qui ont l'énergie nécessaire : c'est l'intelligence, le calcul et la volonté.

2° Réduire l'Angleterre à la famine;

3° Eviter tout combat d'escadre et s'enfermer dans la défensive active.

Tel est le résultat d'une étude attentive des conditions où la guerre sur mer se présente pour les deux puissances.


La Guerre avec l'Angleterre.

TROISIÈME PARTIE

CAS OÙ LA FRANCE EST FORCÉE

DE FAIRE IMMÉDIATEMENT LA GUERRE

TROISIÈME PARTIE

CAS OÙ LA FRANCE EST FORCÉE

DE FAIRE IMMÉDIATEMENT LA GUERRE

Quand la France ne se jette pas tête baissée dans le péril, il lui arrive de l'oublier ou de le méconnaître. Elle ne veut pas le croire imminent; elle se laisse surprendre. Les Anglais sont passés maîtres dans l'art de ces surprises. Il y a huit ans, à Malte, les officiers anglais nous dirent: « Nous y regarderions à deux fois avant de vous faire la guerre. » Aujourd'hui, il faut les tenir à quatre pour les empêcher de la faire. La raison en est que, depuis huit ans, la flotte anglaise a triplé en nombre et quadruplé en valeur. Voilà l'effet de deux milliards dépensés à propos. Ils permettent à l'Angleterre de faire la loi dans le monde. Cependant, de-

puis quelques jours on a publié des nouvelles qui semblent plus favorables à la paix. L'escadre de réserve de la Manche serait en dislocation. On invite la France à se réjouir du prochain séjour de la reine d'Angleterre à Nice et à se sentir pénétrée de reconnaissance, profondément honorée que cette respectable dame vienne passer l'hiver au soleil provençal. M. Chamberlain s'est rendu tout à coup pacifique. A Wolverhampton, le 18 janvier, il a dit : « Les hommes d'État anglais ne désirent pas la guerre. » Il ne sera pas prudent de s'y fier. Si les Anglais veulent la guerre, on peut admettre qu'ils s'empresseront de le nier jusqu'au dernier moment, et qu'elle n'aura pas lieu ce mois-ci. Il est très peu probable qu'elle éclate en mars ; les probabilités croissent à mesure qu'on est plus loin des fêtes de Pâques, et la courbe des probables a son sommet à la fin d'avril ou au commencement de mai. Les jours sont longs, les brouillards moins fréquents et moins den-

ses, les tempêtes d'équinoxe ne sont plus à craindre : c'est le bon moment de faire la guerre. Et les Anglais, après leur villégiature d'hiver, entre Hyères et Menton, rentrent en Angleterre. Nul doute : des Français établis en Angleterre, ou dans n'importe quel pays, éprouveraient toujours ce sentiment humain de ne pas faire tort, aux habitants d'une belle contrée, de l'amour ou de l'admiration qu'on a pour elle. Dans tous les cas, on ne renvoie pas à deux ou trois mois de ravager une terre, après s'y être rétabli. Il ne faut pas attendre ce scrupule des Anglais. Il vaut mieux en croire l'Almanach des Cockneys, l'*Old Moore,* qui prédit la guerre pour le mois de mai, que M. Chamberlain, qui la repousse dans son cinquième discours après l'avoir appelée dans quatre. S'ils la veulent coûte que coûte, ils la feront ; et au printemps plutôt qu'en automne ; soyez-en sûrs, ils sont fort capables de retarder un coup de force contre cette douce France à seule fin de laisser leur foule dorée y passer

l'hiver, y soigner ses poumons et ses rhumatismes. Après quoi, ils paieront la Provence à coups de canon, pour l'indemniser d'un climat délicieux et de l'aménité charmante des habitants. C'est le cœur de ce peuple; car l'Anglais en tant qu'individu est un des meilleurs hommes qu'il y ait sur la planète; mais la nation anglaise n'est qu'un appétit implacable qui ne connaît que soi. On se sent toujours d'avoir le poing pour Dieu et pour grand saint Saint-George of pounds. Il faut donc s'attendre à la guerre pour ce printemps ou l'autre, s'ils le veulent, et s'y disposer.

Une marine avertie en vaut deux. Tout ce qui a été dit du cas où l'on peut préparer la guerre est vrai pour celui où l'on est forcé de la faire; on a les mêmes règles à suivre, sous la réserve du temps. En général, on ne l'aura pas de les appliquer. Il est clair qu'on ne pourra, d'ici demain, procurer à la France une flotte de croiseurs. Mais il n'en sera que plus urgent d'employer le peu

qu'on en a de la manière la plus efficace. Lourde sera la tâche de l'amiral qui commandera en chef. Toutefois, il y a lieu de compter que son âme se haussera à la grandeur du rôle à jouer et de l'aide que la patrie en attend. C'est pourquoi, nul homme ne devra, sans crime, accepter le commandement en chef s'il ne s'en sent pas la force. Ici, le dévouement ni la bravoure ne suffisent pas. Quand la patrie est en danger, le commandement exige avant tout la solidité de l'esprit et la force de l'intelligence.

PRÉLIMINAIRES

Les colonies. — Considérons la guerre comme inévitable pour demain. L'alternative est claire : à regarder la guerre comme inévitable, il y a deux probabilités sur trois de l'éviter. A ne la pas regarder comme inévitable, il n'y a pas une probabilité sur trois qu'on l'évitera. Il est donc juste et nécessaire de s'en tenir à l'idée que la guerre est inévitable.

Cela étant, qu'on ne balance point à préparer des coups de main résolus sur les câbles et, en même temps, qu'on décide une fois pour toutes l'abandon des colonies pendant la guerre. Avec les forces dont nous disposons, il est impossible de prendre les colonies sous la sauvegarde de la marine. Il est absurde, quand on ne peut réussir sur plus de deux ou trois points, de se disperser sur trente. Au lieu de deux victoires déci-

sives, on court le risque de quinze défaites irréparables. Remarquez qu'il en a été ainsi, sur terre, en 1870, où l'on n'avait aucun plan. Les corps s'étaient disséminés de façon à ce que les événements fournissent, ici ou là, le plan que l'on n'avait pas. On ne doit pas compter sur le hasard à la guerre, sinon quand on est vainqueur. La fortune suit la victoire, mais la victoire dépend du calcul.

Les colonies sont indéfendables. Il n'y a pas de sens d'y vouloir opposer des forces navales à celles dont disposent les Anglais[1]. Qu'on s'en tienne, dans les colonies, aux défenses mobiles et aux fortifications. Le nœud de la question coloniale est en Europe. C'est

1. Pour ne parler que de l'Extrême-Orient, voici l'état des forces que l'Angleterre entretient dans les mers de Chine en 1898-1899 :

3 cuirassés de 14,900 et 10,500 tonnes : *Victorious, Centurion, Barfleur ;*

9 croiseurs de 1,700 à 14,200 tonnes et 25,000 chevaux : *Archer, Bonaventure, Grafton, Hermione, Immortalité, Iphigenia, Narcissus, Powerful, Undaunted ;*

10 canonnières cuirassées ;

4 torpilleurs ; 3 sloops ; 7 autres navires et les immenses ressources de Hong-Kong.

En tout : 36 bâtiments, 105,640 tonnes, 144,500 chevaux et 183 canons, sans compter le petit calibre.

dans nos eaux que se décidera la souveraineté sur les empires d'outre-mer. Et, du reste, les troupes sont la vraie, l'unique ressource des colonies en temps de guerre. En admettant que les fortifications aient été détruites, que les défenses mobiles n'aient pas écarté l'ennemi, il faudra bien qu'il débarque. Là, il se heurtera à des troupes solides, braves à toute épreuve, comme au Sénégal, au Tonkin, à Madagascar. Je ne parle pas de l'Algérie, ni de la Tunisie. L'Afrique française rentre dans le système défensif de la métropole. Un débarquement à Madagascar ou au Tonkin n'est pas une opération facile ; et, sans doute, les Anglais n'en feraient pas l'essai. Au surplus, y prissent-ils pied, une victoire en Europe les en chasserait bientôt. Quand ils s'empareraient d'une ou deux colonies, ce n'en serait pas assez pour forcer la France à une paix défavorable.

En Méditerranée. — Pas plus que la guerre aux colonies, il ne convient de faire

la guerre d'escadres. En cas de rupture soudaine, la répartition des forces françaises se fait naturellement sur la base des escadres actuelles.

Dans la Méditerranée, à la déclaration de guerre, ou même avant, les Anglais renforceront l'escadre de Gibraltar par une très forte division de cuirassés de 14,000 tonneaux. Elle était prête, paraît-il, lors de Fashoda, à quitter Portsmouth pour Gibraltar, et peut-être l'a-t-elle fait. La concentration des forces anglaises à Gibraltar a pour but manifeste d'empêcher la flotte française de forcer le détroit ou de faire sa jonction avec l'escadre du Nord. De la sorte, les Anglais ont une supériorité écrasante en Méditerranée.

Mais, conformément à l'hypothèse déjà admise, la flotte française ne cherche ni à forcer le détroit de Gibraltar, ni à se joindre à l'escadre du Nord. Elle s'enferme à Toulon; elle y attend son heure, ne cessant pas d'être éclairée par ses croiseurs et rensei-

gnée par les sémaphores. Ou bien, si les forces anglaises viennent à se séparer en deux escadres, l'une à Gibraltar, l'autre à Malte, ou vers les Baléares, et s'il arrive que cette dernière est inférieure à notre escadre de la Méditerranée, c'est le cas ou jamais de fondre sur elle, de l'écraser même au prix des plus lourds sacrifices, et de se donner au moins une fois l'avantage d'un immense effet moral. — Quant à un blocus, on a vu qu'il est, non pas à craindre, mais à souhaiter.

Le quadrilatère naval. — Dans la Méditerranée, il s'agit essentiellement pour la France de couvrir la ligne *Toulon-Corse-Afrique* et la ligne *Toulon-Baléares-Oran*. Le troisième objet est connexe aux deux autres : les escadres disponibles chassent et frappent le commerce anglais sur la ligne de Gibraltar. Une considération capitale est celle-ci, à savoir : *Le lieu stratégique de tous les mouvements combinés sur les deux lignes et de leurs principaux contacts est placé sur le même point qui sert de lieu aux passages des flottes commerciales*. — *Port-Mahon* est ce lieu, et le centre stratégique du bassin occidental de la Méditerranée.

A quelque prix que ce soit, il ne faut jamais laisser les Anglais mettre la main sur Mahon. Qui tient Mahon, tient la clef de tout le mouvement. Il est remarquable que la

possession de Mahon les rend libres, même si, comme aujourd'hui, nos stations offensives de Porto-Vecchio[1] en Corse, de Rachgoun en Afrique et de Port-Vendres[2] en Roussillon ne sont pas organisées. Il va de soi que ces trois stations, l'une à l'est, l'une au sud-ouest, l'autre au nord-ouest, à l'extrémité des lignes dont Toulon au nord est la tête et Bizerte le point terminus au sud-est, forment un quadrilatère naval d'une rare puissance[3]. Fortifié, pourvu de ports de re-

---

1. L'offensive de Porto-Vecchio n'est, d'ailleurs, efficace que contre l'Italie. Mais sa valeur comme refuge est considérable.

2. L'importance de Port-Vendres est complémentaire de l'importance capitale qu'ont à nos yeux les Baléares.

3. Voici des chiffres significatifs :

A) 1° De Toulon à Ajaccio, il y a environ 150 milles = 9 heures de mer ;
   2° De Toulon à Santa-Manza, il y a envion 250 milles = 15 à 16 heures de mer ;
   3° De Toulon à Bizerte, il y a environ 450 milles = 28 heures de mer.

B) 1° De Toulon à Port-Mahon, il y a environ 220 milles = 14 heures de mer ;
   2° De Port-Mahon à Alger, il y a environ 200 milles = 12 heures de mer ;
   3° De Toulon à Alger, il y a environ 420 milles = 26 heures de mer.

C) 1° De Port-Vendres à Mahon, il y a environ 180 milles = 10 à 11 heures de mer ;

fuges, fourni de magasins, de projectiles et de charbon, il bloque toute offensive. Que la guerre éclate donc demain, ou plus tard, on doit entreprendre les travaux de Porto-Vecchio et de Rachgoun sur-le-champ, et les pousser sans relâche. Il n'y a qu'à poursuivre ceux de Bizerte. Si, à cause de la dépense et du manque de temps, on ne se décide pas à creuser la deuxième rade de Porto-Vecchio, qu'on mette en état de défense la première, qui offre un abri merveilleux : il

2° De Rachgoun à Gibraltar, il y environ 190 milles = 12 heures de mer ;

3° De Bizerte à Mahon, il y a environ 320 milles = 20 heures de mer ;

4° De Bizerte à Alger, il y a environ 320 milles = 20 heures de mer ;

D) 1° De Mahon à Ajaccio, il y a environ 240 milles = 15 heures de mer ;

2° De Bizerte à Porto-Vecchio, il y a environ 240 milles = 15 heures de mer ;

3° De Bizerte à Malte, il y a environ 240 milles = 15 heures de mer ;

4° D'Alger à Rachgoun, il y a environ 240 milles = 15 heures de mer.

Le tour du quadrilatère étant ainsi fait, on voit l'étonnant rapport des triangles stratégiques entre eux, et comme ils sont fonctions les uns des autres. Et l'on peut tirer d'admirables renseignements de l'étude de leurs propriétés.

y suffirait d'un petit nombre de forts et de 10 torpilleurs; 3 petits croiseurs placés là, au début de la guerre, pourraient avoir une action très importante sur le commerce ennemi. Quoi qu'il fasse, le commerce anglais qui va de Suez en Angleterre est forcé de passer par les bouches de Bonifacio, ou sous la menace du secteur de Bizerte, pour entrer dans le bassin occidental de la Méditerranée ; et, pour en sortir, il faut qu'il passe par le secteur de Rachgoun. En tout cas, les croiseurs de Porto-Vecchio rendraient des services quotidiens aux communications de nos forces entre elles.

A Rachgoun, tout est à faire. C'est une rade sur la frontière du Maroc. Une île volcanique, des hauteurs propres à l'établissement de fortifications, la possibilité d'ouvrir assez avant dans les terres une mer intérieure, comme à Bizerte, constituent la valeur de cette rade. Les travaux à établir consistent en un avant-port de 50 hectares, deux bassins intérieurs, un canal, et des batteries.

Pour donner tout son prix à la place, il serait nécessaire d'opérer le raccord de la voie ferrée de Rachgoun à Tlemcen. L'ensemble des travaux est évalué à 23 millions[1]. Il n'y a rien de plus urgent à entreprendre, et même il importe plus d'en finir de ce côté-là qu'à Porto-Vecchio.

Mahon et Gibraltar. — Il est très remarquable, ai-je dit, que la possession de Mahon rend tout le mouvement libre, même si le quadrilatère naval n'est pas établi sur des bases solides; il ne l'est pas moins que, le quadrilatère étant fortement constitué, la possession de Mahon en double la force ou la paralyse, selon que Mahon est entre nos mains ou celles de l'ennemi. Il revient donc à dire que: *Jamais on ne devra laisser les Anglais s'emparer de Mahon*. Question de vie ou de mort. C'est eux, en ce cas-là, avec Gibraltar à la gauche et Malte à la

1. Cf. le rapport sur Rachgoun de M. G. Milsom, ingénieur des mines.

droite[1], qui feraient, politiquement et stratégiquement la loi dans la Méditerranée française, ou, plutôt, il n'y aurait plus de France méditerranéenne. Que l'état-major général y songe : Mahon est la clef de la guerre dans la Méditerranée. Il faut prévoir un coup de force sur Mahon, avant la déclaration de guerre. Ce ne serait pas le premier. La guerre pourra même commencer par là. Il faudrait qu'il y eût à demeure, en Corse et à Port-Vendres, un régiment prêt à embarquer pour Mahon, au premier mot lancé par télégraphe : faut-il donc faire ce que nous ne voulons pas que les autres fassent ? Sans aucun doute. La première raison est *qu'il le faut.* La seconde est que la France ne gardera pas Mahon après la guerre, tandis que les Anglais n'y manqueraient pas. Que les assurances les plus solennelles en soient données à l'Espagne. La France n'est ni l'An-

1. De Mahon à Malte, il y a environ 580 milles = 40 heures ; de Mahon à Gibraltar, il y a environ 430 milles = 27 heures ; de Malte à Gibraltar, directement, 980 milles = 50 heures.

gleterre ni les États-Unis. Elle ne détrousse pas les morts, elle n'achève pas les mourants. Mais il ne faut pas que les Baléares tombent aux mains des Anglais, ou c'est la fin de la France en tant que grande puissance. Une Angleterre qui posséderait Gibraltar, Malte, Chypre, le Canal, l'Égypte, et qui aurait les Baléares, ne serait pas prépondérante dans la Méditerranée: elle y serait seule. Toutes les autres nations seraient en vassalité. Dire que les Italiens osent méconnaître des vérités si évidentes ! Si jamais ils y consentent, ils paieront à leur tour le grand crime d'avoir trahi la Latinité. L'abaissement de l'esprit stratégique, en notre temps, est extraordinaire. Comme si on demandait aux Italiens de nous aimer ! Qu'ils nous haïssent, s'ils veulent ! Mais au moins qu'ils se préfèrent, et à l'Angleterre en premier lieu. Que pour nous haïr, ils ne se haïssent pas eux-mêmes. La prise des Baléares par les Anglais les frapperait comme nous, bien qu'il n'y paraisse pas.

Quant à la France, elle doit persuader l'Espagne de la laisser agir aux Baléares, et la convaincre qu'il y va aussi de son intérêt. Du reste, le problème de Mahon se lie naturellement à celui de Gibraltar. A nos yeux, il ne doit y avoir ancun doute : l'Angleterre nous dictera, elle-même, notre politique vis-à-vis de l'Espagne et notre stratégie en ce qui concerne Gibraltar. La France n'est pas en état de faire alliance avec une nation vaincue. Il sera temps quand la France aura recouvré la victoire. L'Espagne ne peut pas faire la guerre. Nous ne pouvons nous embarrasser d'elle, ni faire la guerre pour elle. Mais nous pouvons nous en servir. Il nous faut lui imposer de nous donner une aide passive dans la limite où, en nous aidant, elle s'aide elle-même et fait un effort direct pour se tirer de sa léthargie. La question vitale pour l'Espagne est de rentrer en possession de Gibraltar. Si les Anglais font la moindre tentative sur les Baléares, et si nos armes n'osent les y devancer, le fondement de la

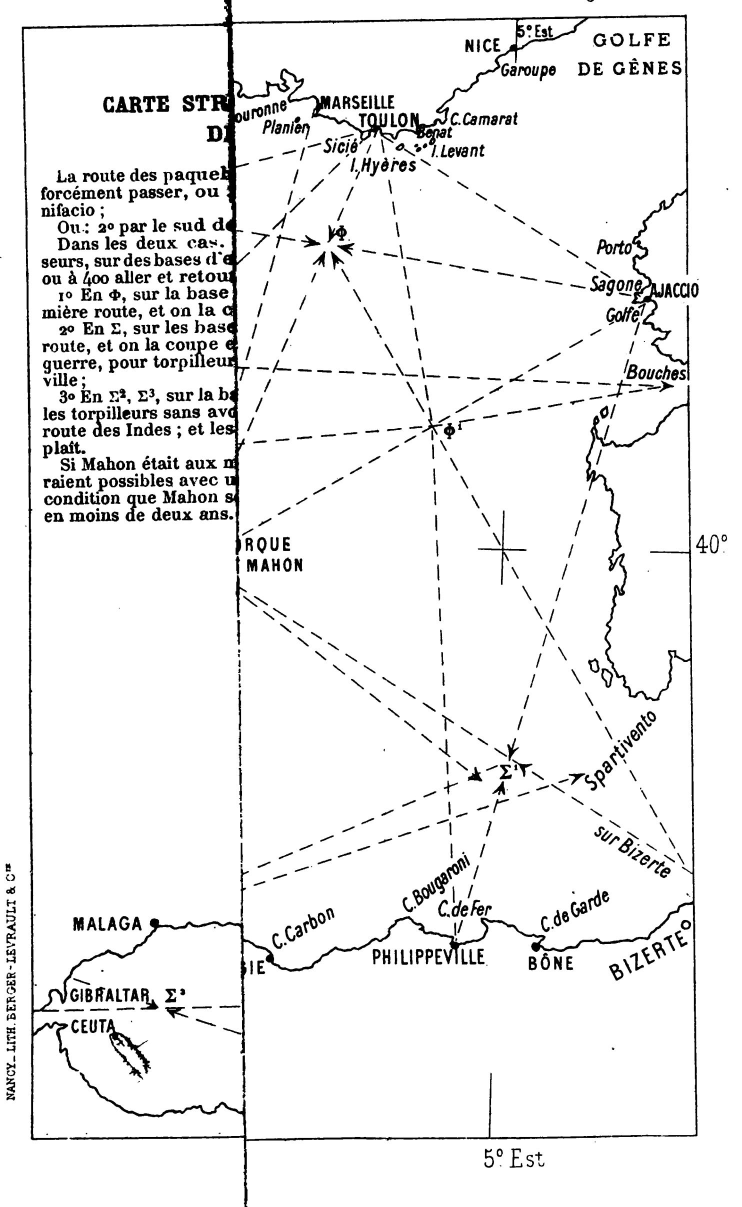
politique française doit être de forcer l'Espagne à faire le siège de Gibraltar. Il s'agit d'un siège par terre. Il faut aussitôt que la France envoie dans la péninsule, de l'argent, des canons, des ingénieurs et des troupes au besoin. Les voies ferrées du Midi et de l'Espagne concentreront de puissants moyens à Algésiras. Il faut que l'Espagne se résigne à ravoir de nos mains ce qu'elle a perdu jadis et n'a pas recouvré des siennes. Il n'est nullement impossible que cette grande opération réussît. Il ne serait pas difficile de transporter deux ou trois sous-marins, par la voie de terre, ou en cabotant le long des côtes, dans la baie d'Algésiras. Dès lors, les eaux du détroit deviendraient terriblement périlleuses pour la flotte anglaise. Le siège dût-il échouer, il serait toujours d'un grand embarras pour l'Angleterre et une diversion de premier ordre pour nous[1]. Tout d'abord, la

1. Il est sûr qu'une flotte de *sous-marins,* mouillée à Algésiras et évoluant dans le détroit, se jouerait de toutes les escadres de convoi que pourra réunir l'Angleterre. Car l'Amirauté se verra forcée par l'opinion publique de revenir aux escadres

vie deviendra très pénible dans la place : le ravitaillement en vivres frais, qui se fait par l'Espagne, ne sera plus possible. Sous ce climat déjà cruel l'été, le grand nombre d'hommes enfermés dans la place, nourris de salaisons et de conserves, sera sûrement atteint par les maladies, où les Anglais résistent mal. Puis, le souci d'une telle défense troublerait toutes les combinaisons stratégiques de l'offensive, qui ont Gibraltar pour base. Enfin, une occasion unique serait offerte au génie français de faire la guerre hardie, et de prendre l'offensive sous-marine dans les eaux d'Algésiras. La plus grande base du quadrilatère, celle que forme la ligne de Toulon à Rachgoun, n'est pas supérieure à 550 milles : soit 35 heures à 15 nœuds. Si l'on se rap-

---

de convoi, comme il y a cent ans. Le cri public sera que les croiseurs, comme autrefois les frégates, doivent convoyer les paquebots chargés du pain, de la viande, du coton et de la vie du peuple anglais. Mais que pèseront les plus puissants convois contre *10 sous-marins* ? — Plus ils seront nombreux, plus ils seront vulnérables. Qu'ils naviguent par 30 et 40 de conserve : nous ne pouvons souhaiter mieux ; ils font la moitié de notre besogne, en décuplant la surface de la cible que vise l'engin. — Il faut donc à la France le plus grand nombre possible de sous-marins.


CARTE STR
D
La route des paque
forcément passer, ou
nifacio ;
Ou : 2° par le sud d
Dans les deux cas
seurs, sur des bases d'e
ou à 400 aller et retou
1° En Φ, sur la base
mière route, et on la c
2° En Σ, sur les bas
route, et on la coupe e
guerre, pour torpilleur
ville ;
3° En Σ², Σ³, sur la b
les torpilleurs sans av
route des Indes ; et les
plaît.
Si Mahon était aux m
raient possibles avec u
condition que Mahon s
en moins de deux ans.
5° Est
NICE
GOLFE
DE GÊNES
Garoupe
MARSEILLE
TOULON
C. Camarat
Planier
Sicié
I. Levant
I. Hyères
Φ
Porto
Sagone
AJACCIO
Golfe
Bouches
Φ¹
40°
RQUE
MAHON
Σ¹
Spartivento
sur Bizerte
C. Bougaroni
C. de Fer
C. de Garde
C. Carbon
MALAGA
PHILIPPEVILLE
BÔNE
BIZERTE
IE
GIBRALTAR
Σ³
CEUTA
5° Est
NANCY_LITH. BERGER-LEVRAULT & Cie

pelle que Rachgoun est à 90 milles seulement de la côte andalouse, on saisit l'importance d'un établissement sur ce point. En dehors même d'une opération comme le siège de Gibraltar, il est bon de réfléchir que, Rachgoun étant à six heures de l'Espagne pour un croiseur ou des torpilleurs, et les routes quelconques prises par les flottes commerciales devant forcément passer par là, — on voit ce que les grands croiseurs pourront faire dans ce bras de mer, en tenant les paquebots ennemis entre leurs canons et la menace des torpilleurs d'Algérie.

Dans l'Océan. — L'amiral, nonobstant les opérations qu'on vient de dire, maintient fermement son escadre renfermée dans Toulon: tel est le plan de la guerre en Méditerranée. Il charge, aussi longtemps qu'il le faut, la rade, les forts, les défenses fixes et mobiles, les estacades, tous les moyens enfin de cette grande place — de défendre la principale force navale de la France. Il se garde de

livrer bataille. Il attend l'heure où ses éclaireurs[1] l'informent que les forces anglaises sont plus ou moins dispersées. Le gros temps peut lui être un auxiliaire précieux en ce cas. Alors il sort en nombre, tombe sur le point faible de l'ennemi et l'écrase. Dans l'état de nos forces, qui ne suit pas ce plan s'écarte de la vérité. Il s'impose nécessairement. Comme tout ce qui est sainement rationnel, l'expérience le confirme, dès aujourd'hui, sous nos yeux. Ce plan seul laisse libres quelques-uns de nos croiseurs. On en manque à un point incroyable, et ceux qui ont mis la France dans cette pénurie doivent s'en faire maintenant, j'imagine, un amer reproche. En eussions-nous cinquante dans la Manche, ce ne serait pas trop pour vaincre et pour amener en quelques semaines l'Angleterre à composition. Or, au début de l'année, l'escadre en comptait deux. On est porté à croire qu'il serait nécessaire d'envoyer tous

1. De toute sorte : croiseurs, sémaphores, pigeons voyageurs, etc.

les croiseurs dans le Nord. Mais il est évident aussi qu'avec le nombre de cuirassés qu'il y a dans le Midi, même pour la seule escadre de première ligne[1], il faut au moins l'escadre légère composée de 6 croiseurs. Que reste-t-il alors pour l'escadre du Nord? 3 croiseurs en tout[2] et quelques petits croiseurs protégés. Au moins, faut-il armer et dépêcher dans le Nord tous ces petits croiseurs, quels qu'ils soient[3]; tous ceux, en un mot, qui ne sont pas indispensables dans la Méditerranée.

L'offensive vigoureuse, incessante, des croiseurs — telle est l'unique règle à suivre dans le Nord. Dès maintenant même, il serait précieux de former des groupes de croiseurs homogènes, comme celui du *Dupuy-de-Lôme, Bruix, Charner*. La nécessité en est tellement évidente, qu'on vient de faire passer

1. Elle compte 6 cuirassés et 2 autres à venir. Les 6 croiseurs sont, 3 croiseurs cuirassés : *Pothuau, Latouche-Tréville, Chanzy*, et 3 croiseurs protégés : *Assas, Chayla, Cassard*.

2. *Dupuy-de-Lôme, Bruix, Charner*.

3. *Alger, Isly, Jean-Bart, Davout, Bugeaud, Chasseloup-Laubat, Friant, Suchet, Pro'et*.

la plupart de ces croiseurs dans le Nord. La division dite de l'Ecole de guerre, avec le *Charner* comme bâtiment-amiral, restera constituée dans le Nord : il vaudrait mieux, sans doute, avoir une division composée du *Charner*, du *Bruix*, du *Chanzy*, avec une autre, formée du *Dupuy-de-Lôme*, du *Pothuau* et d'*un troisième croiseur cuirassé*. Mais, pour le moment, il n'est pas possible.

Cependant on lance, dans la Manche, tout ce qu'on a de petits croiseurs. Ils s'en prendront aux innombrables navires qui assurent l'alimentation de l'Angleterre. Ils se livreront à des courses rapides, ne passant que très peu de jours à la mer, se relevant les uns les autres sur des points choisis, et s'allant ravitailler dans les ports de France[1].

---

1. Les distances, pour cette sorte de guerre, ne sont pas moins favorables à notre action ici que dans la Méditerranée :

1° De Brest (Saint-Mathieu) au cap Clear, il y a environ 280 milles = 17 heures ;

2° De Brest (Saint-Mathieu) au Land's End, il y a environ 110 milles = 7 heures ;

3° Du Land's End au cap Clear, il y a environ 170 milles = 11 heures.

Bien entendu, tous ces chiffres sont des maxima de temps ;

Du cap Clear, à l'entrée du canal Saint-Georges, jusqu'à Brest, il ne faut pas plus de trente-cinq heures, aller et retour. Or, c'est du cap Clear à Land's End que le canal a sa plus grande largeur, qui est d'environ 170 milles. La plus courte distance de Brest à Land's End n'est que 110 milles, et le trajet demande quinze heures aller et retour. Ainsi donc, les courses n'exigent jamais plus de quarante heures, ou moins de deux jours. Si l'on dispose d'un nombre suffisant de croiseurs, on a intérêt à les répartir sur deux lignes : l'une de *Saint-Mathieu* au *cap Clear*, l'autre de *Saint-Mathieu* à *Land's End*; deux estafettes très rapides maintiendraient le contact entre les groupes et pourraient signaler les prises à faire[1]. D'ailleurs, pour une

car, le cas échéant, il faut pouvoir pendant quelques heures donner 18 à 19 nœuds.

La rencontre de ces lignes et de quelques autres, qu'on verra tracées sur la carte III, donne lieu à des triangles stratégiques d'une haute importance. Mais ce n'est pas ici l'endroit à'étudier les propriétés significatives de ces figures.

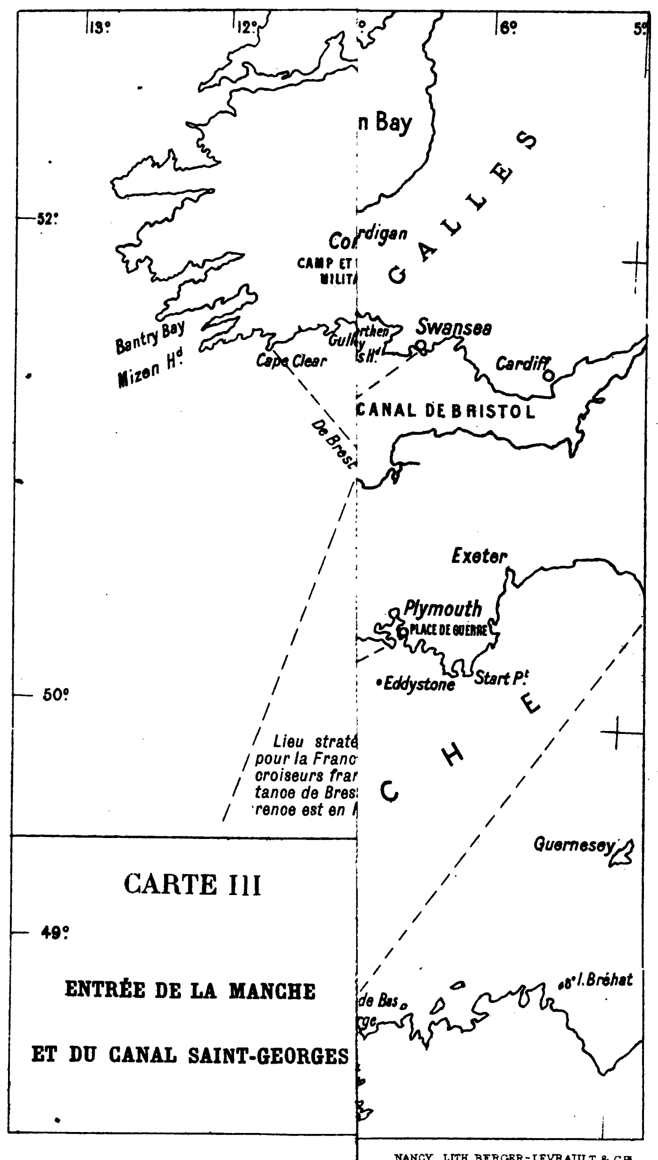
1. Il va sans dire que l'on devra surveiller la route qui double le nord de l'Irlande, et qui est celle des steamers de Liverpool à Québec et Montréal. Elle passe par le détroit de Cantyre, vé-

largeur de mer égale à 170 milles, comme celle du canal, et pour trois croiseurs opérant dans ces eaux, cela ne fait jamais que 60 milles de mer pour chacun à explorer et à peu près autant pour deux croiseurs qui feraient la chasse sur la ligne de *Land's End* à *Brest*. Enfin, de Saint-Mathieu au milieu de la distance *Land's End, cap Clear*, c'est-à-dire de Brest à l'entrée du canal, il n'y a encore que 190 milles, soit de onze heures à douze heures. Cette ligne de chasse centrale rendrait des résultats surprenants, si elle était occupée par les trois croiseurs de l'Ecole de guerre, soutenue ou éclairée par les deux lignes de flanc.

A la vérité, la première condition de cet emploi des croiseurs est qu'ils n'aient point

---

ritable goulet entre l'Écosse et l'Irlande. Là, le canal Saint-Georges a sa plus petite largeur, d'un peu plus de 10 milles. De là à Anglesea, sur les 60 milles qui séparent Dublin de Holyhead, l'Angleterre commerciale possède une sûre, immense et magnifique rade : Toutes les entreprises contre le commerce ennemi doivent tendre à lui en barrer l'entrée. Mais, pour faire la course à la fois sur la route du nord et sur la route du sud de l'Irlande, il faut avoir des croiseurs en bon nombre.



NANCY_ LITH. BERGER-LEVRAULT & Cie

à se soucier de la force cuirassée : il ne pourrait rien arriver de plus fâcheux, ni pour eux ni pour elle, que d'y être forcés. Qu'a-t-elle de mieux à faire que de s'enfermer dans Brest ? Son infériorité comme escadre est trop évidente en présence des forces formidables de l'Angleterre[1]. Dans l'imprenable Brest, au contraire, les cuirassés sont à l'abri. Ils ne peuvent rien souhaiter que d'y être bloqués. Un blocus de Brest, par la mer, les gros temps et les courants de ce pays-là, vaut déjà pour la France une demi-victoire. Et les cuirassés anglais seront bien forcés de bloquer les nôtres, s'ils ne les rencontrent pas au large.

Torpilleurs et sous-marins. — Pendant ce temps, les torpilleurs et tous les sous-

1. Pour ses seules manœuvres de cet été 1899, l'Angleterre a mis en service 117 bâtiments de guerre ; ils ont tenu la mer pendant deux semaines, sans qu'*un seul* fût rendu indisponible par accident ou par avaries. Grand exemple. Ordre digne d'envie.

marins qu'on pourra mettre en service gardent les ports. La « formation » des batteries d'accumulateurs paraît être le seul obstacle à la production rapide des sous-marins. Mais, enfin, au risque de n'avoir jamais des accumulateurs excellents, on peut en commander à l'industrie, et à l'étranger même. D'ici quatre ou cinq mois, il est possible d'avoir *10 Zédé;* et puisqu'on le peut, on le doit. On devrait aussi former des accumulateurs pour 100 batteries : elles entreraient en service au fur et à mesure qu'elles seraient prêtes. En tout cas, le moment venu, on ne les attendrait point; il en est de même pour les torpilleurs. Plus la guerre est proche, plus il faut en construire. Grâce au ciel, un torpilleur est prêt en trois mois, si l'on s'en donne la peine. Les ateliers de La Seyne, ceux de la Loire, ceux de Normand, ne devraient plus travailler que pour la marine, dès demain. Si ce n'est pas assez d'eux, et ce ne l'est pas, qu'on s'adresse à Thornycroft, qui a construit l'excellent *Coureur*

pour la marine; à Yarrow, à Laird, à Thornn, à Palmer, en Angleterre; à Herreschoff, aux États-Unis; et à Schichau, d'Elbing. On passera marché avec tous ces constructeurs sur un type unique ou à peu près. En quelques mois, la flotte disposera d'un bon nombre de torpilleurs ultra-rapides. Peu importe d'où ils viennent, pourvu qu'ils entrent en service. On peut fort bien s'en tenir aux torpilleurs Normand, tels que les n[os] 201 à 205, en essayant d'obtenir un peu plus de vitesse.

Combustible. — Enfin, pour ne rien laisser au hasard, on fera sagement de réunir des réserves considérables en charbon. En faisant un calcul large, et la guerre supposée durer 100 jours à la mer, avec une moyenne de 50 tonneaux par jour de chauffe active, on voit qu'il est besoin de 5,000 tonneaux de charbon pour chaque gros bâtiment et pour 100 jours de guerre. Sur le pied de

80 gros bâtiments, et de 200 torpilleurs, il faudrait, au moins 700,000 tonnes, et au plus 900,000 tonnes de charbon. C'est une dépense immédiate de 30 à 35 millions de francs[1]. Inutile de dire que rarement somme aura été mieux employée, et qu'il ne s'en perdra pas un centime. Cette quantité de combustible sera répartie, par les navires mêmes qui l'apporteront du pays d'origine, à raison de 300,000 tonnes entre Dunkerque et Brest ; 200,000 tonnes de Brest à Bayonne ; 200,000 tonnes de Port-Vendres à Villefranche ; 100,000 tonnes en Corse et à Bizerte ; et 100,000 tonnes en Algérie. Des magasins ou des hangars recevront le dépôt, dans chacun des cinq ports, dans toutes les stations de refuges et aux points d'appui.

1. 800,000 tonneaux de bon charbon de Cardiff, à environ 40 fr. la tonne, font 32 millions.

CONCLUSION

Telle est la conception que l'on peut se faire de la guerre sur mer; telle est la politique navale qui la détermine, et la stratégie qui s'ensuit. Plus on va loin dans cette étude, plus on aperçoit clairement les principes qui assurent seuls la sécurité et la victoire de la France. L'esprit en découvre partout des preuves nouvelles et les raisons de s'y tenir. Je ne ferai pas ici le détail de quelques opérations qu'on peut regarder comme capitales et qui dépendent du plan. Ce n'est pas le lieu. Et il appartient d'en connaître, non pas au public, mais à qui de droit.

Cependant, l'opinion peut beaucoup pour aider les marins à rétablir l'armée navale dans sa force. La France n'est pas aussi forte sur mer qu'il le faudrait et que les circons-

tances le commandent. J'ai montré les grandes lignes ; je l'ai tenté, du moins. Il y a une politique qui permet à la stratégie navale de prendre une offensive foudroyante, et qui a chance de donner la victoire à ce pays. Elle demande 1,500 millions et trois ou quatre ans. Il y a une autre solution, telle que les événements nous l'imposent, qui ne nous promet point le succès; mais qui permet de disputer la victoire sur un point, de la tenir sur un autre, à la condition de se débarrasser de toute futilité sentimentale et de tout mettre dans un ordre parfait : la vitesse, et la chasse au commerce dans le Nord ; dans la Méditerranée, les canons, les torpilles et les combinaisons stratégiques. Cette politique exige encore un demi-milliard, et une activité sans repos pendant six mois, dès demain. Le marin de France n'a rien à craindre d'aucun autre. Il aura raison de tous, à armes égales. Mais il lui faut des armes. Il s'agit de savoir si vous voulez vaincre, ou si vous consentez à être vaincus.

A vous de décider. Nous sommes ici pour obéir. Mais vous ne vous étonnerez pas que notre choix soit fait. L'Angleterre vise déjà les Baléares, les îles Canaries, les Antilles, les Pescadores. Elle regrette Madagascar. Elle jalouse l'Indo-Chine. La France ne défendra ses conquêtes que si elle réussit elle-même à se défendre. Si elle ne s'y emploie point, son empire est perdu. Il y a dix ans, l'amiral Aube a dit ce qu'il fallait. On ne l'a pas écouté. Comment éclairer les esprits? Que faut-il donc pour les convaincre?

Qui osera mettre le Parlement en face de la nécessité? Qui sera assez ferme, assez loyal, pour jouer sa popularité politique, s'il en a une, et pour courir le risque de cette suprême habileté, d'avoir dit la vérité le jour où elle devait être dite, et de se faire un nom dans l'histoire de sa patrie?

APPENDICE

APPENDICE

NOTE A

SUR L'OPINION ANGLAISE ET LA FLOTTE

En 1896, lord Brassey disait dans un discours à Melbourne : « A l'époque où je suis entré au Parle-« ment, l'administration de la marine était pour le « public un sujet presque sans intérêt. Un change-« ment merveilleux s'est produit depuis lors dans les « esprits. »

Le dogme de l'hégémonie de l'Angleterre sur mer est devenu un article de foi pour tous les Anglais, depuis les matelots de Portsmouth jusqu'aux poètes lauréats. La popularité de la marine est universelle dans les pays anglo-saxons. Et ils jugent justement qu'à la prééminence de leur marine est liée celle de leur nation. Les énormes crédits demandés aux Communes par les divers *Naval Works Acts* depuis 1889, sont votés sans discussion ; on offre même à l'Amirauté plus d'argent qu'elle n'en réclame, et dernièrement, on a élevé de plusieurs millions les crédits consacrés aux travaux des ports de guerre,

en Europe et outre-mer, à Chatham, Douvres, Keyham, Gibraltar, Malte et Hong-Kong. La flotte auxiliaire de croiseurs, que doivent constituer les paquebots les plus rapides du commerce, est l'objet d'un intérêt sans bornes. « Le corps des officiers de la « *Royal Naval Reserve* est si populaire, et les gran- « des compagnies commerciales font de si nom- « breux efforts pour encourager les officiers à y « entrer, qu'en ce moment, où il n'y a pas *une seule* « vacance sur les listes, il y a à l'Amirauté 154 de- « mandes de candidats [1]. »

Comme à la fin du XVIII[e] siècle, et comme en 1815, l'Angleterre prétend à l'empire de la mer. Elle l'a ; c'est un fait ; mais elle veut, non sans naïveté, qu'on le lui reconnaisse comme un droit. L'hégémonie navale n'est pas même liée à la puissance commerciale : elle est à qui veut la prendre parmi les grandes nations ; elle est affaire de volonté. Cependant M. Goschen dit aux Communes, le 29 juillet 1899 : « Nous ne désirons pas commencer les premiers « une lutte pour la suprématie navale. Mais notre « devoir sacré est de la maintenir. Nous devons tou- « jours avoir une force navale égale à celle des for- « ces réunies des deux autres nations les plus puis- « santes sur mer, après nous. »

Et lord Brassey peut écrire, dans la préface de

---

1. Rapport de M. le sénateur Cabart-Danneville (*Docum. parlement.* Sénat, 1899, page 241).

son *Naval Annual* pour 1899 : « *Les escadres an-*
« *glaises de la Méditerranée et de la Manche ont*
« *une supériorité écrasante sur les escadres fran-*
« *çaises correspondantes*... Il n'y a pas de compa-
« raison à établir entre l'ensemble des croiseurs
« français et russes et ceux de l'Angleterre. Jamais
« la France n'a été aussi faible que cette année, en
« ce qui concerne les stations étrangères. Jamais
« au contraire les escadres britanniques n'ont été
« aussi fortes. La marine anglaise est en meilleur
« état qu'elle n'a jamais été depuis les guerres de
« Napoléon. »

NOTE B

SUR LE CARACTÈRE EMPIRIQUE DE LA MARINE FRANÇAISE

La flotte française est faite de pièces et de morceaux. C'est là sa plus grave imperfection. Elle n'a aucune unité. Tout y est hétérogène et contradictoire : types de navire, formes, machines, artillerie, conception et travaux. On dirait d'une marine d'essais perpétuels qui ne peuvent aboutir et se fixer. Tout ce qui s'est fait en Angleterre, on l'a voulu reproduire en France, en le réduisant d'un tiers ou

de la moitié, par raison d'économie. L'événement a montré l'absurdité de ce système.

Si les marins anglais ont l'assurance que donne une arme de premier ordre, ils la doivent à leurs hommes d'État, qui ont une politique, et à leurs ingénieurs qui ont un plan et savent le suivre. Il faut savoir ce que l'on veut ; ou bien il n'y a point d'utilité réelle à ce que l'on fait.

La France n'a qu'une flotte composite, comme elle n'a qu'une politique incohérente, au jour le jour. Il en est ainsi depuis la Révolution. Le Comité de Salut public savait ce qu'il voulait, et pouvait le faire. Il avait une politique.

La caractéristique de nos bâtiments est que l'on cherche trop la vitesse sur les cuirassés, et qu'on ne la cherche pas assez sur les croiseurs. Double erreur de jugement. Encore une fois, on ne sait pas ce qu'on veut : on mêle les conditions de plusieurs types différents, au détriment de chacun d'eux. On ne fait rien de bon sans un parti pris solide, arrêté par la réflexion et fondé sur le calcul. Il importe peu qu'un cuirassé ait deux ou trois nœuds de vitesse en plus ou en moins. L'essentiel est qu'il soit le plus puissant et le moins vulnérable possible. Pour le reste, il n'est pas fait pour fuir le combat, mais pour le soutenir. Au contraire, le croiseur n'est et ne sera jamais assez rapide, qu'il chasse d'autres croiseurs ou le commerce ennemi. Et il suffit qu'il ait une artillerie égale à celle de tout bâtiment de

sa vitesse, ou même un peu inférieure à celle de tout bâtiment moins rapide que lui : car il a encore l'avantage.

Ce qui manque le plus à notre marine, c'est une doctrine.

NOTE C

SUR LA GUERRE DE COURSE

A la suite du commandant Ballard, M. Normand et beaucoup d'autres prétendent qu'une flotte de croiseurs serait sans action, parce que, disent-ils, la marine marchande de l'ennemi ne manquerait pas de naviguer sous pavillon neutre, dès le début de la guerre. Voici comme on peut répondre à cette objection : *La guerre ne tiendra aucun compte des neutres.*

Qu'on signe pendant la paix toutes les paperasses que l'on voudra : pendant la guerre les hommes se déchirent d'assez près, pour ne pas hésiter à déchirer du papier. S'il y a des neutres pendant la paix, il n'y a pas de neutres sur mer en temps de guerre. Ceux qui ne sont pas pour nous sont contre nous. Voilà ce qu'une nation virile dira toujours. Les Américains n'ont pas balancé à saisir des paquebots français suspects, dans les eaux de La Havane, il y a un an.

Le système de guerre navale propre à la France repose sur le principe qu'il faut couper l'Angleterre de ses quatre membres et l'isoler dans la famine. Comme il s'agit, pour la France, de vaincre ou de n'être plus, il faut appliquer le système ou ne pas faire la guerre. Au demeurant, on pourra toujours faire main basse sur les paquebots, ou les couler s'ils résistent, sans vouloir montrer leurs papiers ; on les arraisonnera ensuite. On ne courra jamais grand risque de se tromper. Les 19/20es des navires qui entrent dans la Manche, ou qui en sortent, sont anglais. En ne tenant pas compte du pavillon, on s'expose à n'avoir raison que 19 fois sur 20 : c'est une approximation fort suffisante en tout temps, et magnifique pour le temps de guerre. Une erreur du vingtième est à négliger. Le commandant Ballard n'a pas pensé à cela.

Enfin, la France pourra déclarer qu'elle tiendra de bonne prise tout paquebot rencontré à moins de 50 milles de l'Angleterre ou des pays anglais, quand il n'aura pas voulu se faire connaître.

Pour ce qui est des paquebots convoyés en nombre par les bateaux de guerre, les sous-marins n'auront qu'à les couler en toute conscience : nulle crainte d'erreur. Il serait trop cruel que la France perdît tous ses avantages, pour respecter des lois sentimentales, qu'on veut lui imposer dans l'espoir de les lui faire suivre, et le dessein arrêté de ne pas les respecter vis-à-vis d'elle. Anglo-Saxons d'Eu-

rope et d'Amérique ont montré comment ils font la guerre. Aujourd'hui même les Anglais ne dirigent-ils pas des millions de balles *dum-dum* sur l'Afrique australe ? Ce n'est plus contre les Afridis et les peuplades farouches de l'Himalaya. Ce n'est rien moins que contre les Boërs du Transvaal, Hollandais de race, calvinistes rigoureux de religion, un des peuples les plus fermes en morale qu'il y ait dans le monde entier.

La France se ruinera, si elle ne veut pas se défendre. Quand l'Angleterre verra dans la France une ennemie redoutable, elle y retrouvera une amie respectée.

NOTE D

SUR LA POPULATION ET L'ALIMENTATION DE L'ANGLETERRE [1]

La population de l'Angleterre a décuplé en trois cents ans. Elle s'est accrue de 6,259,596 individus en vingt ans, de 1871 à 1891. L'Angleterre gagne en moyenne de 300,000 à 400,000 individus par an. La proportion est encore plus forte dans les colonies de peuplement, qui sont les bases inébranlables de la puissance anglaise. En effet, pût-on con-

1. Se reporter aux tables.

quérir les possessions anglaises, on n'empêchera pas que l'Australie entière, presque toute l'Amérique du Nord et une grande partie de l'Afrique australe ne soient déjà des pays anglais, habités par des Anglais, qui ne diffèrent pas plus entre eux que les Écossais d'Inverness, par exemple, et les Anglais des Hants. La fécondité de la race anglaise est le puissant ressort de sa domination : le nombre absorbe tout et triomphe. Les États-Unis sont là pour le prouver : l'Angleterre y domine par la langue, la religion, les lois, les mœurs, les institutions et les usages. La loi du nombre est irrésistible : les plus nombreux sont les plus forts ; c'est en raison de leur force, comme étant les mieux adaptés au milieu, qu'ils pullulent. La loi se vérifie en ce moment même au Transvaal : les Anglais, y étant les plus nombreux, prétendent y être les maîtres ; ils le seront tôt ou tard ; et l'abus de la force qu'ils vont faire pour déposséder les premiers occupants paraîtra légitime. Le nombre confère le droit, tant il a de force.

Il y a trois cents ans, l'Angleterre était un pays agricole. Il y a cent ans, elle suffisait pour les 9/10es à sa nourriture ; aujourd'hui elle n'est plus qu'une immense usine, bordée de parcs, de lieux de plaisance et de châteaux. Elle dépend pour les 9/10es de l'étranger, et ne produit qu'à peine 5 p. 100 du blé nécessaire à la vie. Cette dépendance croît chaque année, en rapport direct avec la population. En

1855, on comptait 1,600,000 hectares plantés en froment ; en 1894, il n'y en a plus que 560,000. En 1940, on n'en trouvera peut-être pas 200,000. La surface des terres ensemencées décroît dans un rapport régulier et permanent.

Quant à la population, comme celle de tous les pays qui croissent le plus en nombre, elle compte plus de femmes que d'hommes. En 1891, il y avait 19,496,638 femmes pour 18,384,126 hommes [1], soit 1,112,512 femmes de plus en Angleterre.

On compte, en général, près de 250,000 Anglais hors d'Angleterre, presque tous sur mer. Car il ne s'agit pas ici de ceux établis outre-mer, à l'étranger ou aux colonies, mais des marins, soldats ou matelots du commerce, qui vont et viennent. Ils étaient, en 1891, 224,211.

NOTE E

SUR LE COMMERCE ANGLAIS

L'ensemble du commerce anglais pour 1897 se monte à 18 milliards 630 millions de francs. Près de la moitié des échanges se font entre Anglo-Saxons ;

1. Si l'on y ajoute les 224,211 hommes au loin, le nombre des femmes n'en reste pas moins supérieur de 888,301, c'est-à-dire d'à peu près 1/20e.

et les 3/4 des échanges avec l'étranger se font à l'aide de la marine anglaise.

Tout ce commerce immense a la mer pour voie unique, et les compagnies de navigation pour véhicule nécessaire. Or, elles sont presque toutes entre les mains des Anglais. Telle est la conséquence de la position insulaire de la Grande-Bretagne.

En 1897, l'importation de l'étranger, et surtout de l'Europe en Angleterre, ne consiste presque qu'en objets d'alimentation. Ce commerce varie de 3 milliards 750 millions à 4 milliards par an. Le blé seul et les farines y entrent pour 53,579,474 *livr. sterl.* = 1,400 millions de francs. Les pays agricoles nourrissent l'Angleterre. Les États-Unis, la France, l'Espagne, la Hollande et le Danemark vendent près de trois fois plus à l'Angleterre qu'ils ne lui achètent ; la Belgique, la Russie, la Suède, la Norvège et l'Égypte, deux fois plus. Les États-Unis et la Russie fournissent surtout le froment ; la France et toute l'Europe occidentale, de Cadix à Bergen, assurent aux Anglais les viandes, le laitage, les œufs, les fruits, les légumes, le poisson, le sucre, les vins, les liqueurs et tous les produits nécessaires à la vie quotidienne. En même temps, les colonies anglaises envoient à la métropole le thé, le café et les épices.

La matière première de l'industrie, c'est-à-dire le coton, la laine, les plantes textiles et les métaux, — qui est l'aliment indispensable de la vie ouvrière, — absorbe le reste de l'importation. L'Angleterre la

tire des États-Unis, des Indes, d'Égypte, de Turquie et de l'Afrique. En retour des énormes quantités d'aliments qu'elle va chercher partout, soit pour sa nourriture vivante, soit pour sa nourriture industrielle, l'Angleterre exporte les produits fabriqués, surtout dans ses colonies, — et presque partout la houille, le fer ouvré et les machines. Malgré tout, l'écart est presque du double entre ce qu'elle achète et ce qu'elle vend. Elle ne peut vendre qu'à la condition expresse d'acheter d'abord ; et ce qu'elle vend n'est même que le fret d'aller dans le voyage de ce qu'elle achète. L'Angleterre dépend donc entièrement du reste du monde, et par conséquent de sa marine marchande.

La plus grande colonie de l'Angleterre, qui lui envoie le plus et en reçoit le plus de marchandises, son plus précieux client enfin sont les États-Unis, puis l'Australasie, qui ne cesse de grandir, les Indes, le Canada et l'Afrique australe.

1° Le commerce de l'Angleterre avec les États-Unis = 3,800,000,000 fr. ;

2° Le commerce de l'Angleterre avec l'Australasie = 1,500,000,000 fr. ;

3° Le commerce de l'Angleterre avec les Indes = 1,500,000,000 fr. ;

4° Le commerce de l'Angleterre avec le Canada = 630,000,000 fr. ;

5° Le commerce de l'Angleterre avec le Cap-Natal, etc. = 500,000,000 fr.

En 1897, les importations anglaises représentent 280 fr. par tête d'habitant.

En 1897, les exportations anglaises représentent 150 fr. par tête d'habitant.

Le commerce anglais total représente 430 fr. par tête d'habitant.

TABLEAUX STATISTIQUES

Tableau I. — *Principales forces de l'Angleterre sur mer en 1899.*

CUIRASSÉS		TONNES	CHEVAUX	CANONS	CROISEURS		TONNES	CHEVAUX	CANONS	AUTRES BATIMENTS	
I. — Escadre de la Méditerranée (Amiral Sir John Hopkins)											
Anson.	1	10,600	11,500	10	Dido	1	5,600	9,000	11	Destroyers .	7
Caesar	1	14,900	12,000	16	Fearless. . . .	1	1,580	3,200	4	Torpilleurs .	8
Camperdown. .	1	10,600	11,500	10	Gibraltar . . .	1	5,600	8,500	12	Bateaux à Malte-Gibraltar . .	6
Devastation. .	1	9,400	7,000	4	Hawke	1	7,350	12,000	12		
Empress of India	1	14,150	13,000	14	Isis.	1	5,600	9,600	11		
Hood	1	14,150	13,000	14	Scylla.	1	3,400	9,000	8		
Illustrious . . .	1	14,900	12,000	16	Thetis.	1	3,400	9,000	8		
Ramillies . . .	1	14,150	13,000	14	Venus.	1	5,600	9,600	11		
Revenge. . . .	1	14,150	13,000	14							
R. Oak	1	14,150	13,000	14							
R. Sovereign .	1	14,150	13,000	14							
Total . .	11	145,300	132,000	140		8	38,130	59,900	77		21
II. — Escadre de la Manche (Vice-amiral Sir H.-H. Rawson)											
Hannibal . . .	1	14,900	12,000	16	Arrogant[a] . .	2	5,750	10,000	10	Destroyers .	3
Jupiter	1	14,900	12,000	16	Blake	1	9,000	20,000	12	Torpilleurs .	24
Magnificent . .	1	14,900	12,000	16	Cambrian . .	2	4,360	9,000	10		
Majestic. . . .	1	14,900	12,000	16	Diadem . . .	3	11,000	16,500	16		
Mars	1	14,900	12,000	16	Mersey. . . .	2	4,050	7,500	12		
Prince-Georges.	1	14,900	12,000	16	Minerva . . .	1	5,600	9,600	11		
Repulse. . . .	1	14,150	13,000	14	Pelorus . . .	2	2,150	7,000	8		
Resolution. . .	1	14,150	13,000	14	Terpsichore. .	7	3,400	9,000	8		
Total . .	8	117,700	98,000	124		20	104,020	209,100	208		27

III. — Escadre de Chine (Vice-amiral Sir Hobart Seymour)

Barfleur	1	10,500	13,000	14	Archer	1	1,770	3,500	6	Torpilleurs	4
Centurion	1	10,500	13,000	14	Bonaventure	1	4,360	9,000	10	Canonnières	10
Victorious	1	14,900	12,000	16	Grafton	1	7,350	12,000	12	Bateaux à Hong-Kong etc.	10
					Hermione	1	4,360	9.000	10		
					Immortalité	1	5,600	8,500	12		
					Iphigenia	1	3,600	9,000	8		
					Narcissus	1	5,600	8,500	12		
					Powerful	1	14,200	25,000	14		
					Undaunted	1	5,600	8,500	12		
Total	3	35,900	38,000	44		9	52,440	93,000	96		24

a. Tous ces croiseurs, en effet, peuvent être regardés comme armés en tout temps à Chatham, à Devonport, à Sheerness et Portsmouth. Les dernières manœuvres anglaises en sont la preuve.

TOTAL PAR ESCADRE

	NAVIRES	CUIRASSÉS	CROISEURS	AUTRES	CANONS: Grosse et moyenne artillerie	CANONS: Petit calibre	DÉPLACEMENT	MACHINE
Escadres :							tonnes.	chev.-vap.
De la Méditerranée	40	11	8	21	217	520	190,000	202,000
De la Manche	55	8	20	27	332	680	230,000	330,000
De Chine	36	3	9	24	140	320	107,000	140,000

TABLEAU II. — *Programmes des constructions navales de 1889 à 1900.*

	ANNÉE du plan	ACHÈVEMENT	NOMBRE de navires	TONNAGE	REMARQUES	RAPPORT à l'unité cuirassée : des croiseurs	RAPPORT à l'unité cuirassée : des petits bâtiments
A. — Plan Hamilton (1889-1890)							
Cuirassés	1889	1896	10	132,000	Totalement achevé en 1896.	4 »	6 »
Croiseurs	1889	1895	42	172,500	»	—	—
Destroyers	1889	1895	18	13,500	»	—	—
TOTAL			70	318,000			
B. — Plan Spencer (1891-1896)							
Cuirassés	1891	1898	10	147,000	Totalement achevé en 1898.	2 »	11 »
Croiseurs	1891	1897	21	142,800	»	—	—
Destroyers	1891	1896	92	30,000	»	—	—
TOTAL			123	319,800			
C. — 1er Plan Goschen (1896-1897)							
Cuirassés	1896	1899	5	64,500	Totalement achevé en 1899.	1,4	7 »
Croiseurs	1896	1899	7	50,000	»	—	—
Destroyers	1896	1898	28	9,000	»	—	—
TOTAL			40	123,500			
D. — 2e et 3e plans Goschen (1898-1899)							
Cuirassés	1898	1902	7	90,000	Doit être totalement achevé en 1902.	1,7	4 »
Croiseurs cuirassés	Avril 1899	1901	3	42,000	»	—	—
Croiseurs	1898	1900	8	56,400	»	—	—
Avisos	1898	1901	4	5,000	»	—	—
Destroyers	1898	1901	12	4,000	»	—	—
TOTAL			34	197.400			
TOTAL GÉNÉRAL	1889 à 1899	1902	267	958,700		2,8	8 »

Cuirassés, 32 ; Croiseurs, 85 ; Destroyers, 150.

Tableau III. — *Comparaison des deux flottes de la France et de l'Angleterre en 1901.*

I. — Cuirassés

CLASSE	TYPE	TONNES	CHEVAUX	VITESSE en nœuds	GROSSE et MOYENNE artillerie	NOMBRE de navires	TOTAL Déplacement en tonnes	TOTAL Machine en chevaux	TOTAL Grosse et moyenne artillerie
A. — Angleterre [a]									
1re classe	1 Majestic	15,140	12,500	18	16	9	136,260	112,500	144
	2 Formidable	15,000	15,000	19	16	6	90,000	90,000	96
	3 — modifié	14,000	18,000	19	16	5	70,000	90,000	80
	4 Royal Sovereign	14,250	12,000	18	14	7	80,000	75,000	98
	5 Hood	14,150	13,000	17	14	6	14,150	13,000	14
	6 Canopus	12,950	13,500	18,5	16	1	77,700	81,000	96
2e classe	1 Renown	12,500	13,000	18,5	14	1	12,500	13,000	14
	2 Nile	12,440	12,000	17	10	2	24,880	24,000	20
	3 Centurion	10,500	13,500	18,5	14	2	21,000	27,000	28
	4 Benbow	10,600	12,000	17	10	6	63,600	72,000	60
	5 Sans-Pareil	10,470	14,500	17	15	1	10,470	14,500	15
3e classe	1 Dreadnought [1]	10,800	8,000	14	10	5	50,000	40,000	50
	2 Devastation	9,330	7,000	14	4	2	18,860	14,000	8
	3 Hercules	8,600	8,500	15	10	1	8,600	8,500	10
	4 Superb [2]	9,100	8,700	14	16	2	18,000	17,000	30
	5 Hero	6,200	6,000	15,5	6	2	12,400	12,000	12
	6 Rupert	5,400	6,000	14,5	4	1	5,440	6,000	4
	Total					59	713,660	709,500	769
B. — France									
1re classe	1 Suffren	12,730	16,200	18	14	1	12,730	16,200	14
2e classe	1 Carnot [3]	12,000	15,000	18	12	5	60,000	75,000	60
	2 Iéna	12,000	15,500	18	12	1	12,000	15,500	12
	3 Saint-Louis	11,275	14,500	18	14	3	33,895	43,500	42
	4 Brennus	11,390	13,600	17,5	13	1	11,390	13,000	13
	5 Hoche-Marceau	10,950	11,500	17	20	4	43,600	45,800	76
	6 Formidable [4]	12,100	9,700	16	14	2	24,000	18,000	28
	7 Duperré [5]	11,200	7,100	14	15	4	42,930	30,000	40
3e classe	1 Henri IV	9,000	11,500	17	9	2	18,000	23,000	18
	2 Tréhouart	6,600	8,400	16	10	4	26,000	34,450	32
	3 Caïman	7,600	6,000	15	8	4	30,600	24,830	32
	4 Furieux	6,000	5,000	13	2	1	6,000	5,000	2
	Total					32	321,075	344,970	369

REMARQUES

[a] On n'a admis dans ces tables aucun navire antérieur à 1885, à moins d'avoir été entièrement transformé depuis.

1. On range dans cette classe 4 cuirassés modifiés en 1895-1897, de types non semblables, mais équivalents.

2. Et type *Téméraire*

3. Ou *Bouvet*, ou *Charles-Martel ;* le tonnage varie de 150 à 200 tonnes. On en tient compte dans le total.

4. Et *Amiral-Baudin*, un peu plus faible en machine et en déplacement.

5. On a fait une seule classe de ces 4 navires : *Courbet*, *Dévastation*, *Duperré*, *Redoutable*, qui ont 20 ans de date.

TABLEAU IV. — *II. Croiseurs et torpilleurs en 1901.*

CLASSE	TYPE	TONNES	CHEVAUX	VITESSE en nœuds	ARTILLERIE calibre de 100 m/m compris	NOMBRE de navires	TOTAL déplacement	TOTAL machine	TOTAL artillerie
	A. — Angleterre								
Cuirassés	1 Cressy	12,500	21,000	21	14	6	75,000	126,000	84
	2 — agrandi	14,100	30,000	23	14	2	28,200	60,000	28
	3 Orlando	5,600	8,620	18	12	7	39,200	60,340	84
1re classe	1 Powerful	14,475	25,800	22	14	2	28,950	51,600	28
	2 Amphitrite	11,000	18,000	21	16	10	110,000	180,000	160
	3 Blake	9,000	20,000	21	12	2	18,000	40,000	24
	4 Hawke	7,350	13,200	21	12	5	36,750	66,000	60
	5 Crescent	7,750	12,000	20	12	4	30,000	48,000	48
2e classe	1 Phaëton	4,300	5,600	16	10	3	12,900	16,800	30
	2 Mersey	4,050	6,650	18	12	4	16,200	26,600	48
	3 Latona	3,600	9,000	20	8	21	75,000	190,000	168
	4 Hermes	5,750	10,000	20	11	6	34,500	60,000	66
	5 Arrogant	5,750	10,200	20	10	4	23,000	40,800	40
	6 Talbot	5,600	9,850	20	11	3	16,800	29,550	33
	7 Venus	5,600	9,600	20	11	25	140,000	220,000	275
	8 Bonaventure	4,360	9,100	20	10	8	34,880	72,800	80
3e classe	1 Magicienne	2,950	9,600	19	6	5	14,750	48,000	30
	2 Pearl	2,575	7,600	19,5	8	4	10,300	30,400	32
	3 Pelorus	2,135	7,000	21	8	12	25,620	84,000	96
	4 Barham	1,830	6,000	19,5	6	2	3,660	12,000	12
	5 Barracouta	1,580	3,000	16,5	6	4	6,320	12,000	24
	6 Pearless	1,600	3,500	17	6	9	14,400	31,500	54
	7 Surprise	1,400	3,000	17,5	4	2	3,800	6,000	8
	8 Dryad	1,070	3,500	19	2	5	5,350	17,500	10
	9 Speed	810	4,100	21	2	11	8,910	45,000	22
	10 Seagull	735	4,000	21	2	11	8,100	44,000	22
	11 Sandfly	550	3,000	17	1	4	2,200	12,000	4
	TOTAL					181	821,790	1630,890	1,512
	B. — France								
Cuirassés	1 Jeanne-d'Arc	11,270	28,500	23	16	1	11,270	28,500	16
	2 Dupuy-de-Lôme	6,400	14,000	20	8	1	6,400	14,000	8
	3 Pothuau	5,365	10,350	19	12	1	5,365	10,350	12

1re classe	1 Guichen	8,300	24,000	23	8	3	24,900	62,000	26
	2 Jurien-de-la-Gravière	5,680	17,400	23	8	1	5,680	17,400	8
	3 Cécile	5,760	10,200	19	18	1	5,760	10,200	18
	4 Tage	7,340	12,400	18	16	1	7,340	12,400	16
2e classe	1 Descartes	4,000	9,000	20	14	7	28,000	55,700	98
	2 Alger	4,300	8,100	18	10	3	13,000	24,000	30
	3 Sfax	4,500	6,500	16	16	1	4,500	6,500	16
	4 Chasseloup-Laubat	3,740	9,700	19	10	4	14,600	37,500	30
	5 Davout	3,000	9,000	20	10	1	3,000	9,000	10
3e classe	1 D'Estrées	2,450	8,500	20,5	6	1	2,450	8,500	6
	2 Lavoisier	2,300	7,400	21	6	3	6,800	20,800	18
	3 Forbin	1,850	6,000	20	4	6	8,700	36,000	24
	4 Wattignies	1,300	4,000	18	5	2	2,600	8,000	10
	5 Condor	1,250	3,500	17	5	4	5,000	14,000	20
	6 Kersaint	1,250	2,200	15	6	2	1,250	2,200	6
	7 Cassini	950	,000	21	1	3	2,850	15,000	3
	8 Dunois	900	,000	23	12p.t.r.	2	1,800	14,000	»
	9 Léger	500	2,300	18	6p.t.r.	2	1,000	4,500	»
TOTAL						53	182,265	444,300	407
A. — Angleterre									
Contre-torpilleurs	1 Express (*Laird*)	300-350	5,000 / 10,000	30 à 33	»	65	21,000	450,000	»
	2 Hornet — / Daring (*Thornycroft*)	220-280	3,400 / 4,000	27 à 29	»	42	10,000	150,000	»
Torpilleurs 1re cl.	Types divers	60-130	1,200 / 2,400	19 à 35	»	67	6,500	90,000	»
B. — France									
Contre-torpilleurs	1 Durandal	300	4,800	26	»	4	1,200	19,200	»
	2 Bombe	395	2,000	18	»	8	3,160	16,000	»
	3 Epée	310	5,700	26	»	1	310	5,700	»
Torpilleurs 1re cl.	Types divers	80-150	1,000 / 4,250	20,5 à 31	»	142	16,000	290,000	»
Torpilleurs 2e cl.	Types divers	54	700	20	»	55	3,500	40,000	»
Torpilleurs 3e cl.	Vedettes	14	300	20	»	10	150	3,000	»
TOTAL	Contre-torpilleurs	Angleterre				107	31,000	600,000	680fr
		France				13	4,670	40,900	95 »
	Torpilleurs	Angleterre				67	6,500	90,000	—
		France				207	20,000	330,000	—

TABLEAU V. — ***Total comparé des flottes*[a] *de la France et de l'Angleterre en 1901.***

ESPÈCES.	PAYS.	NOMBRE de navires.	DÉPLACEMENT en tonnage.	CHEVAUX-VAPEUR.	GROSSE et moyenne artillerie.	REMARQUES.
Flotte totale . . .	Angleterre . .	414	1,572,950	3,030,390	2,311	
	France . . .	305	528,010	1,160,100	776	
Cuirassés	Angleterre . .	59	713,660	709,500	769	L'Angleterre n'est que 2 fois plus forte que la France en cuirassés.
	France	32	321,075	344,970	369	
Croiseurs	Angleterre . .	181	821,790	1,630,890	1,512	L'Angleterre est 4 fois plus forte en croiseurs que la France.
	France	53	182,265	444,300	407	
Contre-torpilleurs.	Angleterre . .	107	31,000	600,000	680	L'Angleterre est 15 fois plus forte en contre-torpilleurs que la France.
	France	13	4,670	40,900	95	
Torpilleurs. . . .	Angleterre . .	67	6,500	90,000	»	La France n'est que 3 fois plus forte en torpilleurs que l'Angleterre.
	France	207	20,000	330,000	»	

a. On n'a tenu compte que des bâtiments ayant une valeur militaire et appelés à jouer un rôle en Europe.

TABLEAU VI. — ***Budgets comparés de la marine et des charges militaires.***

PAYS.	BUDGET TOTAL.	PART de la guerre.	PART de la marine.	RAPPORT. Guerre °/o.	RAPPORT. Marine °/o.	TOTAL °/o des dépenses militaires.	RANG pour les charges militaires.
France	3,474,094,179	647,998,109	304,078,400	18	8,7	26,7	5
Angleterre	2,694,227,380	484,753,620	664,862,500	17,9	26,5	44,4	2
Allemagne	1,725,529,021	715,797,210	148,089,117	47,2	8,6	55,8	1
Russie	5,896,199,692	1,155,234,656	268,200,000	22	5	27	4
États-Unis	2,300,000,000	150,000,000	290,705,655	7	23	30	3
Espagne	865,508,774	143,844,451	24,996,260	16	2,7	18,7	6

Accroissement des budgets de la marine en Angleterre 1885-1900.

ANNÉES.	TOTAL en livres sterling.	NOMBRE d'officiers et marins.	AUGMENTATION sur le chiffre précédent.	PREMIERS LORDS de l'Amirauté.
1885	13,090,440	48,000	190,400	Earl of Northbrook.
1889	14,361,810	65,400	1,460,000	Lord G. Hamilton.
1894	18,371,713	72,391	4,010,000	Earl Spencer.
1898	24,733,832	93,516	6,360,000	Geo. J. Goschen.
1899	26,594,500	110,640	1,900,000	Id.

TABLEAU VII. — ***Flotte commerciale de l'Angleterre comparée à celle de la France et du reste du monde en 1898-1899.***

PAYS.	VOILES.		VAPEURS.		PAVILLON.	TOTAL.		REMARQUES.
	Navires.	Tonnes.	Navires.	Tonnes.		Navires.	Tonnes.	
Angleterre et colonies. .	3,441	2,497,123	7,702	11,168,189	Anglais . . .	11,143	13,665,312	La flotte anglaise est supérieure à toutes les flottes du monde réunies. Plus des 5/6es de cette flotte consistent en bateaux à vapeur, ce qui en décuple la puissance reelle et la valeur commerciale.
France et colonies. . .	534	206,898	617	972,617	Français. . .	1,151	1,179,515	La France n'occupe que le 7e rang pour le nombre des navires, le 4e pour celui des steamers. Elle était encore au 2e rang il y a 10 ans. Aujourd'hui, la flotte allemande pour les vapeurs et celle des États-Unis pour le nombre sont *le double* de la sienne.
Allemagne. .	538	469,644	1.06[illegible]	1,644,337	Allemand . .	1,604	2,113,981	L'Allemagne, qui a le même nombre de bateaux à voile que la France, a le double de bateaux à vapeur. Les plus grands steamers du monde sont ceux de Hambourg et de Brême.
États-Unis . .	2,370	1,272,915	780	1,175,762	Américain. .	3,150	2,448,677	La flotte à vapeur des États-Unis n'existait pas il y a 20 ans.
Norwège . .	1,953	1,024,600	710	618,617	Norwégien .	2,663	1,643,217	A la flotte à voile de la Norwège, qui est la 2e de l'Europe, se substitue peu à peu une flotte à vapeur. L'ensemble des 3 pays scandinaves est très considérable. Il se monte à 4,796 navires, dont 1,609 steamers.
Italie	890	413,893	272	441,585	Italien. . . .	1,162	855,478	La marine italienne, comme toutes les vieilles marines, ne compte pas plus de tonnes à vapeur que de tonnes à voile.
Pays-Bas . .	139	88,751	244	355,699	Hollandais. .	483	444,450	Les chiffres de la flotte à voile sont très anciens et doivent être triplés. La marine hollandaise est très prospère.
Russie. . . .	769	244,067	390	350,367	Russe	1,159	594,434	
Japon. . . .	70	17,89[illegible]	462	454,163	Japonais. . .	532	472,053	La flotte du Japon, moderne entre toutes, est presque uniquement à vapeur. Elle tient déjà le 6e rang parmi les flottes du monde, et les steamers japonais ont fait leur apparition dans les ports de France
Anglo-Saxons	5,811	3,770,038	8,482	12,343,951	Anglo-Saxon.	14,293	16,113,989	Ce n'est pas arbitrairement que nous ajoutons la flotte américaine à la flotte anglaise. Nous sommes convaincus qu'à tous égards le monde anglo-saxon s'oppose à l'Europe.

N. B. — Cette table est faite à l'aide des statistiques du *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping*, 1898-1899.

Tableau VIII. — *Bases du commerce anglais en 1897.*

IMPORTATION.		EXPORTATION.		OBSERVATIONS.
ARTICLES.	VALEUR EN FR. (chiffre rond).	ARTICLES.	VALEUR EN FR. (chiffre rond).	
Objets d'alimentation	3,800,000,000	Cotons	1,600,000,000	1. *Liv. sterl.* = *53,579,474.* — Ce chiffre est compris dans le total de l'alimentation.
Blé et farines[1]	1,300,000,000	Cotons ouvrés[4]	1,350,000,000	2. Bruts et ouvrés.
Laines[2]	967,000,000	Machines[5]	830,000,000	3. Non précieux.
Cotons[2]	895,000,000	Laines ouvrées	602,000,000	4. *Liv. sterl.* = *54,043,633.*
Métaux[3]	633,000,000	Houilles	420,000,000	5. Et fer, acier, travaillés de toutes sortes.

Empire britannique[1] *en 1898.*

PART CONSTITUANTE.	SURFACE EN MILLES[2].	POPULATION.	COMMERCE ANNUEL (en livres sterling).
Royaume-Uni	121,068	40,000,000	£ 745,000,000
Gibraltar, Malte, Chypre	3,714	445,000	2,000,000
Empire des Indes	1,700,000	303,000,000	200,000,000
Ceylan, etc.	25,000	3,500,000	10,000,000
Asie orientale	57,000	1,200,000	50,000,000
Afrique du Sud	1,450,000	8,000,000	44,000,000
Afrique de l'Ouest	500,000	30,000,000	7,000,000
Afrique centrale et de l'Est	750,000	7,000,000	3,000,000
Maurice	1,200	400,000	6,000,000
Australasie	3,200,000	5,000,000	135,000,000
Canada, Terre-Neuve	3,750,000	6,000,000	49,000,000
Indes occidentales et Falkland	114,800	1,751,800	13,200,000
Total Greater Britain	11,541,714	366,296,800	£ 519,200,000
Total de l'Empire	11,662,782 = kil.[2] 30,229,930	406,296,800	£ 1,264,200,000 = Fr. 31,605,000,000

1. D'après les statistiques anglaises.

TABLEAU IX. — *Commerce de l'Angleterre avec l'Étranger en 1897.*

PAYS.	IMPORT. (en liv. sterl.)	EXPORT. (en liv. sterl.)	TOTAL. (en liv. sterl.).
Abyssinie.	»	16,805	16,805
Amérique centrale[1]. .	1,013,523	782,179	1,935,702
Argentine[2].	5,753,916	4,995,661	10,749,577
Autriche-Hongrie . . .	1,276,585	2,120,019	3,396,604
Afrique occidentale. .	4,690	16,867	21,557
Allemagne	26,189,469	32,012,595	58,202,064
Belgique	20,885,812	12,788,520	33,674,332
Brésil[3].	3,736,419	5,696,296	9,432,715
Bulgarie	396,832	409,141	805,973
Chili[4]	3,191,683	2,376,290	5,567,973
Chine[5].	2,684,722	5,179,767	7,864,489
Colombie.	556,560	1,221,216	1,777,776
Congo	13,859	99,102	112,961
Danemark	10,988,519	3,535,526	14,524,045
Equateur.	92,412	435,398	527,810
Egypte.	9,294,240	4,542,140	13,836,380
Espagne[6].	15,023,193	5,838,829	20,862,022
Etats-Unis[7].	113,041,627	37,933,917	150,975,544
France.	53,346,883	19,517,711	72,864,594
Colonies françaises[8] .	1,501,404	1,338,489	2,839,893
Grèce	1,638,995	921,636	2,560,631
Haïti.	74.034	310,397	384,431
Hollande[9]	29,334,329	15,472,938	44,807,267
Italie.	3,317,292	6,312,669	9,629,961
Japon	1,283,165	5,978,454	7,261,619
Maroc	211,928	511,985	723,913
Mexique	593,894	1,731,838	2,325,732
Pacifique[10].	188,331	196,019	384,350
Perse.	1,452,627	442,656	1,895,283
Portugal[11]	3,059,951	3,828,186	6,888,137
Roumanie	2,258,503	1,441,269	3,699,772
Russie	22,284,365	11,868,078	34,152,443
Siam.	246,940	154,252	401,192
Suède-Norwège[12]. . .	14,834,597	6,547,212	23,381,809
Tripoli.	264,989	63,070	328,059
Turquie[13].	6,150,163	6,881,827	13,032,090
Uruguay.	339,904	839,237	1,179,141
Venezuela	63,382	568,567	631,949
TOTAL	357,010,027	207,209,749	564,219,776[14]

REMARQUES.

1. Costa-Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua et San-Salvador.
2. *15,829,909* en 1896. Dans le Sud-Amérique, l'Allemagne gagne ce que perd l'Angleterre.
3. *11,036,709* en 1896.
4. *6,325,533* en 1896.
5. *9,834,783* en 1896.
6. Avec ses colonies qui entrent dans le total pour 3,920,411.
7. C'est la plus grande colonie anglaise, et le type de toutes : elle vend la matière alimentaire et achète le produit manufacturé.
8. Avec la Tunisie.
9. Avec ses colonies qui entrent dans le total pour 2,575,737.
10. Les îles du Pacifique.
11. Véritable colonie anglaise, depuis 200 ans.
12. La Norvège entre dans le total pour 8,775,519.
13. D'Europe et d'Asie.
14. = en francs, *14,105,494,400*.

Tableau X. — *Commerce de l'Angleterre avec ses colonies en 1897.*

GREATER BRITAIN.	IMPORTATION (en liv. sterl.).	EXPORTATION (en liv. sterl.).	TOTAL (en liv. sterl.).
Aden	173,219	173,357	346,576
Australasie[1]	29,362,129	23,695,970	53,058,099 [a]
Bermudes	1,691	205,526	207,217
British east Afrika	851	191,483	192,694
Canada	19,217,918	6,111,931	25,329,849 [b]
Cap	4,195,741	10,766,168	14,961,909 [c]
Ceylan	4,688,278	1,070,932	5,759,210
Chypre	103,046	86,262	189,308
Côte d'Or	460,131	482,378	942,509
Falkland	145,387	38,669	184,056
Gambie	49,238	81,069	130,307
Gibraltar	59,365	677,781	737,146
Guyane	523,596	659,430	1,183,026
Hong-Kong	606,314	2,079,951	2,686,255
Honduras	227,808	92,830	320,638
Iles de la Manche	1,327,111	1,303,259	2,630,370
Inde	24,813,099	29,009,385	53,822,484 [d]
Indes occidentales	1,453,089	1,784,185	3,237,274
Lagos	1,100,943	521,204	1,622,147
Malte	74,903	856,694	931,597
Maurice	94,548	303,487	398,035
Natal	752,254	3,621,373	4,373,627
Niger	351,617	608,193	959,810
Sierra-Leone	191,483	305,759	497,242
Straits Settlements[2]	3,643,224	2,583,916	6,227,140
Terre-Neuve	321,080	352,949	674,029
Zanzibar	182,330	101,814	284,144
Total Greater Britain	94,018,933	86,964,369	180,983,302 [e]
Total nº 1	357,010,027	207,209,749	564,219,776
Total du commerce anglais	451,028,960	294,174,118	745,203,078 [f]

REMARQUES.

1. New South Wales . . 16,500,000
   New Zealand 13,200,000
   Victoria 10,700,000
   Queensland 5,400,000
   South Australia . . . 3,800,000
   West Australia 2,800,000

a. Près de 57,000,000 en 1896.

b. Plus que toutes les colonies françaises réunies.

c. Près de 16,000,000 en 1896.

d. Plus de 56,000,000 en 1896. Deux fois plus que toutes les colonies françaises ensemble.

2. Singapore et Penang.

e. Total en francs : = *4,524 millions 582,800.*

f. Total général en francs : = *18 milliards, 630 millions, 076,950* g.

g. En augmentation de 175,350,000 fr. sur 1896, en dépit d'une année désastreuse aux Indes.

Tableau XI.

Population de l'Angleterre et de ses colonies.

GREATER BRITAIN.	ANNÉES.	TOTAL.	ACCROISSEMENT en 10 ans.	NAISSANCES pour 1,000.	MORTS pour 1,000.
Royaume-Uni . . .	1600	4,811,718	»	»	»
	1700	4,045,008	»	»	»
	1801	16,345,646	»	»	»
	1881	35,241,482	»	»	»
	1891	38,104,975	8.70	29.3	18.5
Angleterre proprement dite.	1801	8,892,536	»	»	»
	1821	12,000,236	18.06	»	»
	1881	25,974,439	14.36	»	»
	1891	29,002,525	11.65	»	»
Canada	1841	1,538,500	»	»	»
	1851	2,380,988	»	»	»
	1881	4,324,810	»	»	»
	1891	4,833,239	11.74	»	»
Australasie	1891	4,872,000	12.15	26.69	12.9
Afrique australe[1]. .	1891	450,000	10.07	33.7	22.3
Indes	1881	255,372,959	»	»	»
	1891	287,223,431	10.96	»	»
États-Unis[2]	1880	50,155,783	»	»	»
	1890	62,622,250	25	»	»

1. Cap, Natal, Rhodesia, etc., non compris la population noire.

2. Il y a donc 110 millions d'Anglo-Saxons qui règnent sur 350 millions d'hommes d'autres races et le tiers de la terre. Quelques démographes calculent qu'en l'an 2000, c'est-à-dire dans un siècle, toutes choses égales d'ailleurs, les Anglo-Saxons seront 600 millions. Il sera trop tard alors pour leur barrer la route.

TABLEAU XII. — *Produits alimentaires importés de l'étranger ou des colonies anglaises en Angleterre pendant la période de 1886 à 1897.*

PRODUITS.	ANNÉES.	DE L'ÉTRANGER (valeur en chiffres ronds et en milliers de francs).		DE LA GREATER BRITAIN (valeur en chiffres ronds et en milliers de francs).	
Blé [a]	1886	310,000		125,000	
	1897	475,000		50,000	
Céréales diverses [b]	1886	200,000		17,000	
	1897	230,000		22,000	
Farine [c]	1886	192,500		11,000	
	1897	220,000		22,000	
Bœuf	1886	43,000		1,250	
	1897	120,000		24,000	
Mouton [d]	1886	11,000		20,000	
	1897	43,000		77,000	
			Nombre de têtes.		Nombre de têtes.
Veau [e]	1886	80,000	177,820	27,000	63,540
	1897	208,000	489,181	50,000	123,899
Agneaux, etc. [f]	1886	45,000	944,593	4,000	94,372
	1897	20,000	547,741	2,200	63,763
Porc, jambon, lard [g]	1886	235,000		15,000	
	1897	448,000		20,000	
Graisses, etc.	1886	42,500		4,500	
	1897	55,000		20,000	
Beurres [h]	1886	274,000		3,000	
	1897	412,000		39,000	
Fromages [i]	1886	70,000		28,000	
	1897	65,000		83,000	
Œufs [k]	1886	72,000		120	
	1897	105,000		5,200	
Poisson [l]	1886	40,000		8,000	
	1897	65,000		22,000	
Pommes de terre [m]	1886	7,500		11,000	
	1897	16,000		13,000	
Sucres	1896	450,000		»	
Thé [n]	1896	»		262,500	

REMARQUES.

a. Le pain de l'Angleterre dépend entièrement de l'étranger, surtout des États-Unis. A une époque où l'Angleterre pouvait encore se nourrir elle-même, pendant la guerre de Sécession, la disette seule de coton produisit une terrible misère parmi les 1,200,000 ouvriers du Lancashire.

b. Maximum en 1894 : l'Angleterre demande pour 300 millions de francs à l'étranger et ne reçoit de ses colonies que pour 12 millions 1/2.

c. Maximum en 1892 : l'Angleterre demande pour 275 millions à l'étranger.

d. Les grands fournisseurs de l'Angleterre sont les colonies australiennes, puis l'Argentine et la Hollande.

e. États-Unis et Canada.

f. Argentine, États-Unis et Canada.

g. États-Unis, Danemark, France.

h. Le Danemark, la Hollande et la France de l'Ouest fournissent presque seuls l'Angleterre. Le progrès de la consommation est continu, de même que pour le blé, la viande, les œufs, le thé et le sucre.

i. Ici, le transport étant plus facile, on voit l'effort que l'Angleterre a fait pour ne plus dépendre que de ses colonies. Déjà, plus de la moitié des fromages étrangers viennent des États-Unis.

k. La France est le pays qui en vend le plus à l'Angleterre, puis la Belgique, la Hollande, et la Scandinavie.

l. France, Norwège, Hollande.

m. Les colonies anglaises tendent à fournir de plus en plus la métropole.

n. Après avoir dépendu de la Chine, l'Angleterre tire maintenant presque tout son thé de Ceylan et des Indes.

TABLEAU XIII. — *I. Grandes lignes de paquebots en Angleterre.*

COMPAGNIES	LIGNES	PORT D'ATTACHE	NAVIRES	TOTAL en TONNES (chiffre rond)
African Steam Ship	Belgique-Congo-Niger	Liverpool	32	70,000
Allan Line[1]	Canada-Etats-Unis	Liverpool	35	155,000
Anchor Line[2]	Etats-Unis-Indes	Liverpool, Glascow	23	95,000
Beaver Line	Canada	Liverpool	5	25,000
Bibby Line	Birmanie-Ceylan	Liverpool	6	33,000
Bristish et African S. N	Afrique occidentale	Liverpool	25	45,000
Bristih India S. N	Indes	Liverpool,	110	319,000
Canadian Australian L.	Australie	Vancouver	3	11,000
Castle L[3]	Cap	Southampton	25	90,000
City L.	Indes	Glascow, Liverpool.	15	60,000
Clan L	Cap-Natal	Glascow, Liverpool.	44	150,000
Cunard[4]	Etats-Unis	Liverpool	20	110,000
Dominion L	Canada	Liverpool-Moville	11	
Empress L.	Japon-Chine	Vancouver	3	18,000
Lamport-Holt	Sud-Amérique	Glascow, Liverpool.	14	60,000
Natal L.	Natal	Londres	13	30,000
New-Zealand S. C.[5]	Australie	Londres	14	75,000
Orient L.[6]	Australie	Plymouth, Marseille.	11	65,000
Pacific S. N	Brésil-Chili	Liverpool	37	117,000
P. et O.	Indes-Chine-Australie	Londres	56	280,000
Royal Mail St-Packet.	Sud-Amérique	Southampton	17	75,000
Shaw-Savili[7]	Australie	Plymouth	14	75,000
Union S. S.[8]	Cap-Natal	Southampton, Anvers	23	100,000
West India et Pacific S. S.[9]	Indes occidentales	Liverpool	20	90,000
White Star L.[10]	Etats-Unis	. . . .	20	160,000

REMARQUES

1. *Bavarian*, 10,000 tonnes, 12,000 chevaux.
2. *City of Rome*, 8,453 tonnes, 11,153 chevaux.
3. 2 paquebots de 10,000 tonnes en construction.
4. *Lucania*, 12,952 tonnes ; 30,000 chevaux. En 1895, cette compagnie a transporté 110,000 passagers.
5. *Papanui*, 7,000 tonnes, 4,000 chevaux.
6. *Omrah*, 8,500 tonnes, 10,000 chevaux.
7. *Gothic*, 7,755 tonnes, 5,000 chevaux.
8. *Briton*, 10,248 tonnes, 6,000 chevaux.
9. *European*, 8,196 tonnes, 3,000 chevaux.
10. *Oceanic*, 17,000 tonnes. 35,000 chevaux.

II. Transit du canal de Suez 1890-1898

ANNÉES	NAVIRES	TONNES	PART DE L'ANGLETERRE
1890	3,425	6 783,187	77 p. 100
1893	3,341	7 659,068	75 —
1894	3,352	8 039,175	74 —
1895	3,434	8 448,383	71 —
1896	3,409	8 560,283	68 —
1897	2,986	7 899,374	69 —
1898	3,503	8 265,742	68 —

Tableau XIV. — *I. Flotte auxiliaire de l'Angleterre en service éventuel de croiseurs en 1899.*

LIGNES-COMPAGNIES.	NOMBRE de navires.	TYPE PRINCIPAL.	TONNES.	CHEVAUX.	VITESSE en nœuds.
Cunard	6	Lucania.	12,952	30,000	22
P. & O.	14	Australia.	6,901	10,000	18
White Star.	5	Teutonic.	9,984	16,000	20,5
Canadian Pacific.	3	Empress of India.	5,905	10,000	18
Total.	28				

II. Steamers à la disposition de l'Amirauté anglaise en cas de guerre.

D'après M. John Biles (*Conférence à la Mechanical Engeeners Instit., 1899*).

NOMBRE DE NAVIRES.	VITESSE EN NŒUDS.
43	20 à 23
35	19
48	18
83	17
77	16
128	15
Total. . 414	

III. Constructions navales en Angleterre en 1897-1898.

ANNÉES.	BATEAUX DE GUERRE.		STEAMERS.		TOTAL.	
	Navires.	Tonnes.	Navires.	Tonnes.	Navires.	Tonnes.
1897-1898	48	95,415	591	952,486	639	1,047,901
1898-1899	86	434,065	598	1,364,250	684	1,798,315

TABLEAU XV. — *Grandes lignes des câbles, 1899-1900.*

RÉSEAU. 1	POINT d'attache en Angleterre. 2	NOMBRE de câbles. 3	PAYS touchés ou parcourus et dans la dépendance de la ligne anglaise. 4	TERMINUS. 5	LONGUEUR. 6	EMBRANCHEMENTS 7 De	A	Longueur.
Ligne impériale des Indes.					Milles.			Milles.
I. Atlantique. .	Porthcurno-Falmouth	2	Falmouth à Vigo.	. . . .	620	»		
			Vigo à Lisbonne.	. . . .	263	»		
			Lisbonne à Gibraltar. . .	. . . .	365	1 Lisbonne .	Gibraltar (par Cadix) . .	»
				Gibraltar. .	1,248			
II. Méditerranée	Gibraltar-Malte.	3[a]	Gibraltar à Malte.	. . . .	1,118	1 Gilbraltar.	Tanger. . .	63
			Malte à Alexandrie. . . .	. . . .	908	2 Malte. . .	Tripoli. . .	204
				Alexandrie.	2,026	3 Malte. . .	Pozzalo (Sicile et l'Italie). . .	60
						4 Malte. . .	Pozzalo (Sicile et l'Italie). . .	54
III. Mer Rouge.	Alexandrie-Suez.	3	Alexandrie à Port-Saïd. .	. . . .	153	1 Suez . . .	Souakhim .	934
			Suez à Aden[b]	. . . .	1,402	2 Souakhim.	Périm . . .	589
				Aden. . . .	1,555	3 Périm. . .	Aden[c] . . .	104
IV. Mer d'Arabie	Aden. . . .	2	Bombay.	Bombay[d]. .	1,832	Les télégraphes de Bombay à	Madras. . .	1,300
V. Mer des Indes	Madras-Rangoon	2	1° Madras à Penang . . .	. . . .	1,455	Colombo[e] à	Penang. . .	2,100
			Penang à Singapore . .	. . . .	391			
				1°	1,846			
			2° Rangoon à Penang . .	. . . .	864			
			Penang à Singapore . .	. . . .	391			
				Singapore . 2°	1,255			
VI. Mer d'Australie.	Singapore .	3	1° Singapore à Java[f]. . .	. . . .	920	1 Singapore.	Batavia. . .	539
			Java à Port-Darwin (Australie).	. . . .	1,104	2 Penang[g] .	Atza - Sumatra par Laboeang Deli (Medang).	970
				Port Darwin 1°	2,024			

			2° Singapore à Java . . .	. . . . . .		920	3 Bali. . . .	Macassar (Célèbes) .	373
			Java à Broome (Austr.)	. . . . . .		1,530	4 Delawang[b] (Sumatra).	Olehleh (Sumatra). . .	484
				Broome . .	2°	2,450			
VII. Mer de Chine	Singapore .	2	1° Singapore à Saïgon . .	. . . . . .		637	»	»	»
			Saïgon à Hong-Kong. .	. . . . . .		983	»	»	»
				Hong-Kong.	1°	1,620	»	»	»
			2° Singapore à Labuang[i] (Borneo).	. . . . . .		450	»	»	»
			Labuang à Hong-Kong[k]	. . . . . .		1,350	»	»	»
				Hong-Kong.	2°	1,800	»	»	»
Ligne impériale des Indes[l].	Falmouth. .	17	. . . .	Hong-Kong.		10,127 =18,755km	»	»	»
Ligne impériale du Canada[m].									
I. Atlantique Nord.	Valentia (Irlande). Penzance (Angleterre)	7	Valentia à Hearts Content[n] (Terre-Neuve)	. . . . . .		1,840			
			Hearts Content à Halifax.	. . . . . .		450			
				Halifax. . .		2,290	Réseau télégraphique du Canada.		
			Ballins Kellys Bay à Halifax[o].	. . . . . .		2,423			
			Penzance à Dower Bay[q].	. . . . . .		2,531			
			Waterville à New-York .	New-York .		3,400	Réseaux télégraphiques des États-Unis.		
II. Pacifique Nord.	Vancouver-Victoria[r].	4	Vancouver à Hong-Kong.	Hong-Kong.		8,000	1 Vancouver	Honolulu . .	»
							2 Honolulu .	Japon . . .	»
							3 Japon . .	Hong-Kong.	»
			Vancouver à Sydney[m]. . Victoria à Sydney[m] . . . San-Francisco à Manille[s].	Sydney. . .		13,000			
III. Mer des Indes.	Hong-Kong.	»	V. ci-dessus lignes VI-VII	»		»	Voir ci-dessus, lignes VI-VII.		
Ligne impériale du Canada.	Valentia-Penzance .	28	. . . .	Falmouth. .		23,000[t] =42,550km	»	»	»

a. Ligne unique de Gibraltar à Malte, double depuis Malte. La 2e ligne a 925 milles. — *b.* 2 lignes ; l'autre a 1,445 milles. — *c.* Cette 3e ligne a donc 1,627 milles. — *d.* La 2e ligne a 1,885 milles. — *e.* En projet, et, sans doute, un autre projet rattache Colombo soit à Bombay, soit à Aden. — *f.* A Banzoevangie. — *g.* Ligne qui peut doubler la moitié de la grande ligne d'Australie. — *h.* Ligne qui traverse Sumatra. Il existe un réseau intérieur qui relie les principales îles de la Sonde. — *i.* Ligne qui supplée la première, qui atterrit en pays français. — *k.* Ligne qui touche à Bolinao, au nord de Luçon. — *l.* Le réseau des Indes est relié au réseau télégraphique de la Chine par la ligne de Birmanie, de Bhamo à Ting-Yu-Heï (Yun-Nan). — *m.* En voie d'exécution. — *n.* 3 lignes de 1,886 milles, 1,881 milles, 1,840 milles. — *o.* 2 lignes. — *q.* 2 lignes. — *r.* En construction. — *s.* Ligne en projet ; américaine. — *t.* 28,000 milles = 51,800 kilomètres par Sydney et l'Australie.

Tableau XVI. — ***Personnel des flottes comparé.***

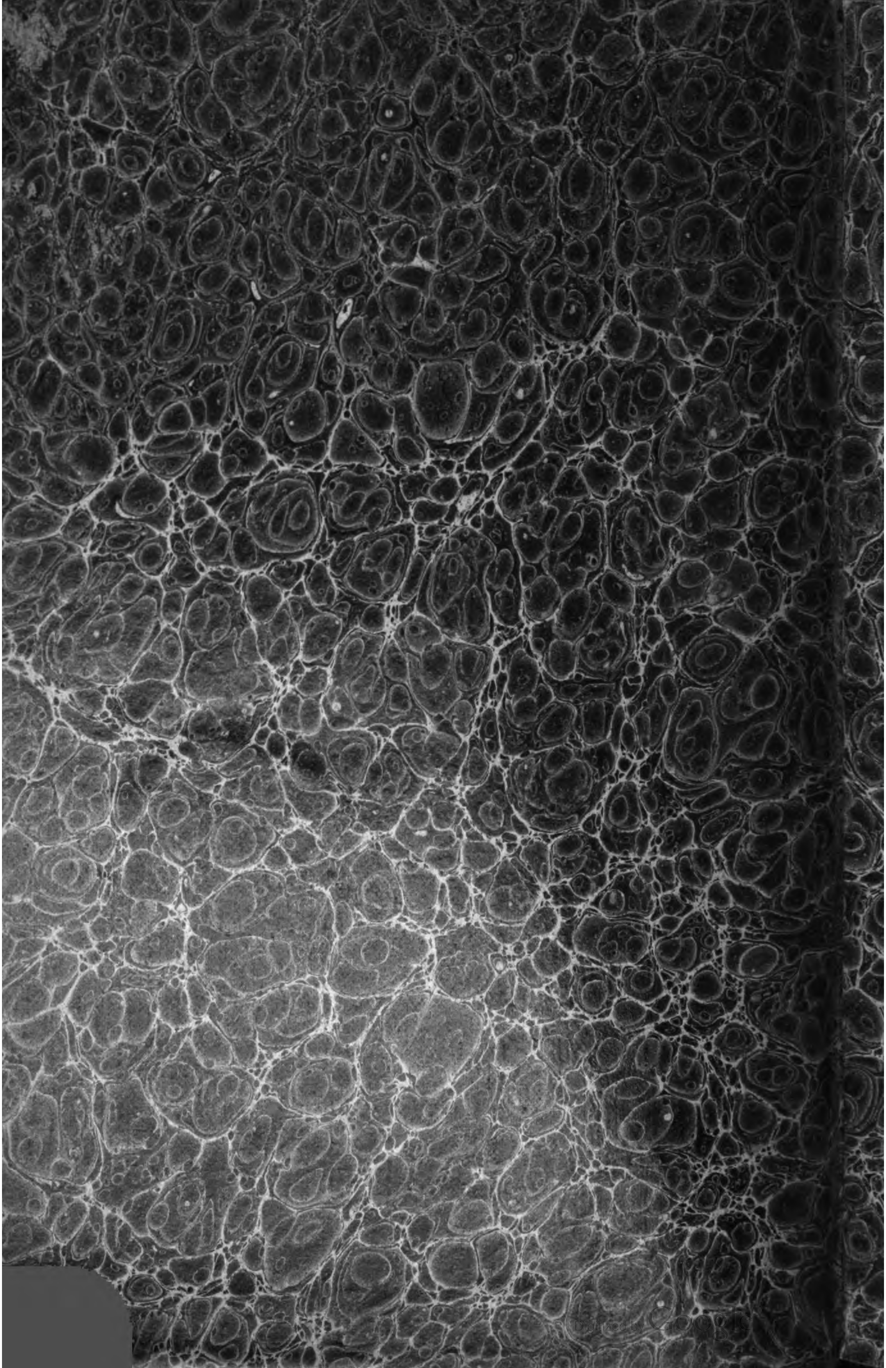
		ANGLETERRE.	FRANCE.	ÉTATS-UNIS.	ALLEMAGNE.	ITALIE.	JAPON.	RUSSIE.	OBSERVATIONS. — Notes se rapportant à la ligne 3.
1	Officiers de vaisseau . .	2,733	2,045	1,356	1,059	806	709	1,318	
2	Officiers mécaniciens . .	1,059	263	187	105	224	173	315	a) M désigne les médecins. C désigne les commissaires. Dans le total entrent les aumôniers.
3	Autres corps[a]	1,062 b C = 518 M = 436	906 c C = 357 M = 521	262 d C = 92 M = 147	395 C = 264 M = 119	386 C = 274 M = 112	270 C = 132 M = 138	574 e P = 232 M = 305	b) Plus 1,567 *marines* et *warrant-officers.*
4	Ingénieurs	73	185	52	106	110	122	113	c) Plus 273 hommes de l'inspectorat et de la maistrance.
5	Officiers commandants[1].	1,465	1,087	341	349	414	290	850	d) Plus 217 *marines.*
6	Age moyen de la retraite pour les officiers commandants[2]	47 ans	57 ans	60 ans	50 ans	51 ans	46 ans	50 ans	e) La Russie n'a pas de corps du commissariat.
7	Équipages[3].	98,064	41,600	20,190	22,900	24,050	11,339	38,000	P désigne le corps des pilotes.
8	Total.	104,758	45,332	22,264	24,565	25,576	12,613	40,320	

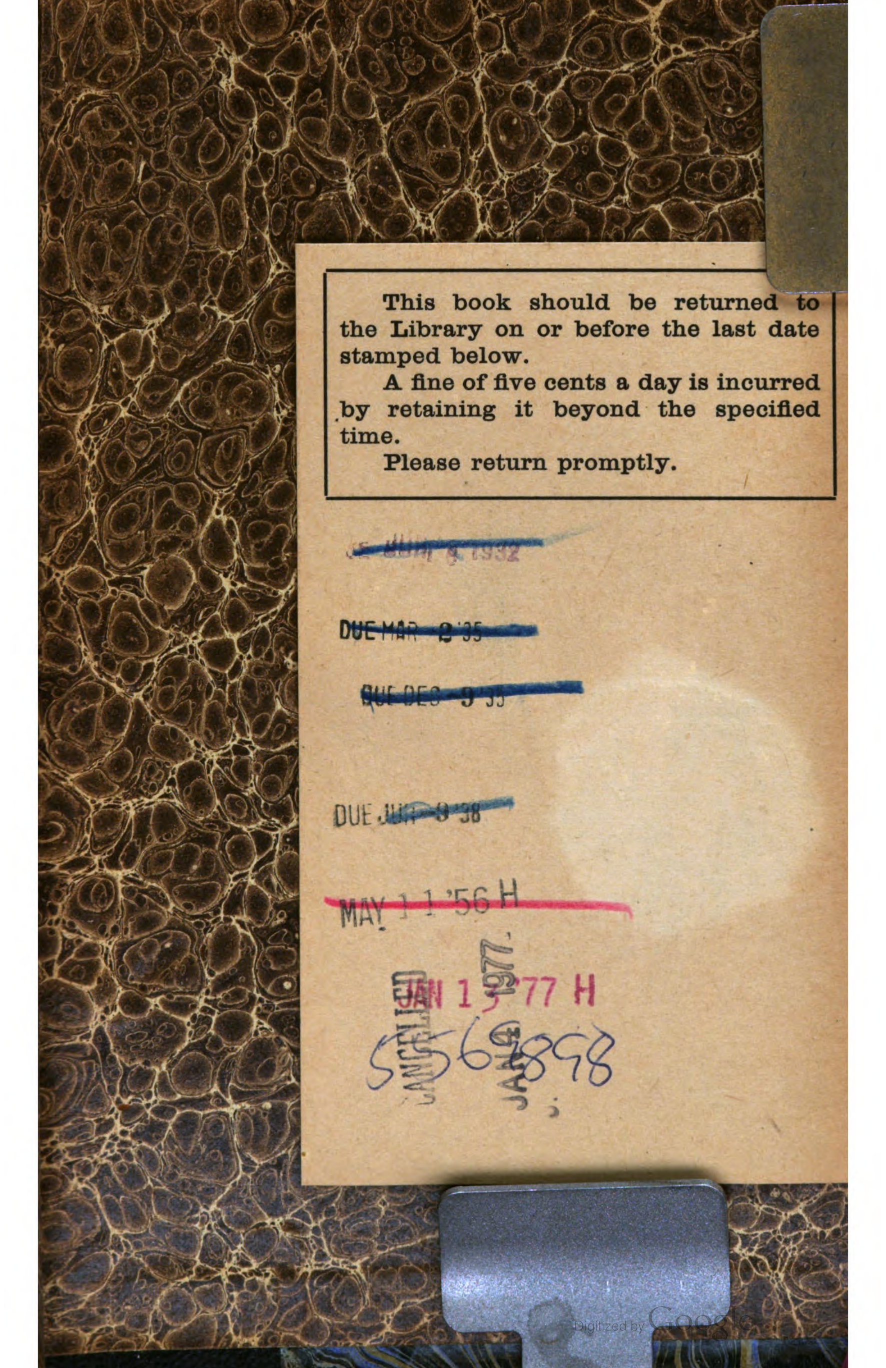
1. C'est-à-dire pouvant commander une unité technique : un torpilleur de 1re classe, un croiseur ou un cuirassé.
2. Lieutenants de vaisseau commandants, capitaines de frégate et capitaines de vaisseau.
3. Non compris, pour la France et la Russie, les troupes dites de mariné. Dans le total des équipages entrent les hommes, sous-officiers, officiers de pont, etc.

TABLE DES MATIÈRES

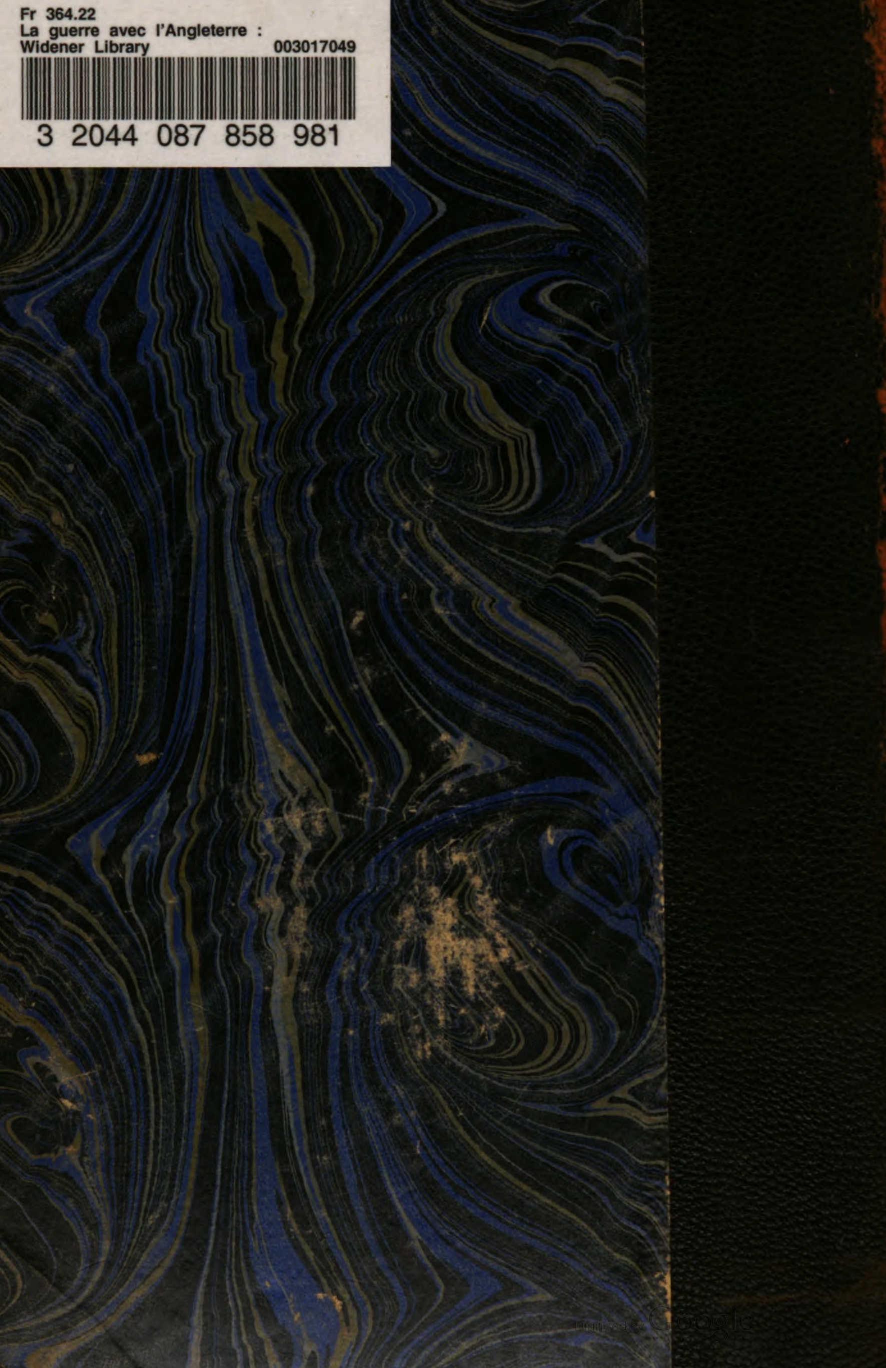
Nancy, impr. Berger-Levrault et Cie.

Nancy, imp. Berger-Levrault et Cie.





This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.
A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.
Please return promptly.
DUE MAR 2 '35
DUE DEC 9 '35
DUE JUN 9 '38
MAY 1 1 '56 H
JAN 1 3 '77 H
CANCELLED
JAN 4 1977
5569898


Fr 364.22
La guerre avec l'Angleterre :
Widener Library 003017049
3 2044 087 858 981